ISSN 1301-3211
9 771301 321002

ATLAS

İSTANBUL ÖZEL SAYI

FİYATI: 12.00 TL (KKTC FİYATI 15.00 TL)

SAHİLDEN İSTANBUL

SARIYER
Boğaz'ın balıkçısı

FENERBAHÇE
Karşının denizci çocuğu

KANAL İSTANBUL
Son dönemeç

KÖPRÜLER
İki kıyı arasında

Denizi "kazık"lamak!

Siyah beyaz Boğaziçi

Daha çok vapur

Otogar
Şehrin kapısı

Mimaride kadın eli

ÖZEL SAYI
ATLAS



Yayıncı
Doğan Burda
Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş.

İcra Kurulu Başkanı
Cem. M. Başar

Yayın Direktörü
Murat Köksal

Yayın Danışmanı
Mehmet Yaşin

Yayın Yönetmeni
Kansu Şarman

Yazı İşleri Müdürü (sorumlu)
Mustafa Türker Erşen

Haber Müdürü: Nazlı Kurt
Görsel Yönetmen: Tolga Çoruh
Araştırma: Tevfik Taş
Foto Muhabiri: Turgut Tarhan
Tasarım: Bahadır Erşık

Fotoğraf Kurulu
Gökhan Tan *(Fotoğraf Danışmanı)*, Yasin Akgül, Sinan Anadol, Ali Murat Atay, Servet Dilber, Şebnem Eraş, Umut Kaçar, Selim Kaya, İzzet Keribar, Ali Ethem Keskin, Zafer Kızılkaya, Ufuk Sarışen, Tolga Sezgin, Hakan Öge, Mustafa Seven, Kerem Yücel

Katkıda Bulunanlar
Oğuz Büktel, Yıldırım Güngör, Hilmi Hacaloğlu, Aslıhan Işın, Tolga İldun, Cengiz Kahraman, Murat Koraltürk, Serkan Ocak, Ersin Parmaksız (düzelti)

Marka Müdürü: Ayşegül Parlayan

Ankara Temsilcisi: Erdal İpekeşen
0 312 207 00 71 - 95
atlas@doganburda.com www.atlasdergisi.com

Yönetim
Satış Direktörü ve Tüzel Kişi Temsilcisi: Mehmet Taşkın
Finans Direktörü: Didem Kurucu

Kurumsal İletişim Müdürü: Seren Urun

Reklam
Grup Başkanı: Nisa Aslı Erten Çokça
Satış Koordinatörü: Zeynep Rendeci, Suzan Özen
Satış Müdürü: Hatice Tarhan, Altuğ Selçuk, Burcu Acavut
Reklam Teknik: Ayfer Kaygun Buka 0 212 336 53 62
Şaban Yazır 0 212 336 53 61
Faks: 0 212 336 53 90

Rezervasyon: Tel: 0 212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0 212 336 53 92 - 93
Ankara Reklam Bölge Temsilcisi: Sezinur Balıkçıoğlu
Tel: 0 312 207 00 72 - 73
Hedef Sayfalar: Tel: 0 212 336 53 70
Faks: 0 212 336 53 91
Bölgeler Reklam Satış Sorumlusu: Dilek Ünlü Tel: 0 212 336 53 72

Yönetim Yeri
Trump Towers Kule 2 Kat 21-23, 34387 Şişli, İstanbul
Tel: 0 212 410 35 66 **Faks:** 0 212 410 35 64

Baskı
Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Org. San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İST
Tel: 0 216 444 44 03

Dağıtım
Doğan Dağıtım Satış Pazarlama Matbaacılık
Ödeme Aracılık ve Tahsilat Sistemleri A.Ş
0 212 449 63 63

Yayın Türü: Yerel, Süreli, Yıllık

DB Okur Hizmetleri Hattı: 0 212 478 0 300
okurhizmetleri@doganburda.com
DB Abone Hizmetleri Hattı: 0 212 478 0 300
Faks: 0 212 410 35 12-13
abone@doganburda.com - www.doganburda.com
Pazar hariç her gün saat 09:00 - 22:00 arasında hizmet verilmektedir.



Haliç hattında 1930'lu yıllarda çalışan vapurlardan biri.

CENGİZ KAHRAMAN ARŞİVİ

Denizler üzerinde İstanbul

İki deniz, bir boğaz, bir haliç. Tüm coğrafyası denizle kol kola, hatta iç içe bir şehir İstanbul. Yüzyıllar boyu bu şehrin insanları kıyılarda yerleşti, ticaret yaptı. İskeleler, tersaneler kurdu. Şehri saran denizin tüm nimetlerinden faydalandı. Güvenliğini, kıyılara inşa ettiği duvarların ardında buldu.

Tarihi Yarımada, Bizans'tan Osmanlı'ya büyük imparatorlukların denizler üzerindeki başkenti oldu. Kısacası deniz, İstanbul'un varlık nedeniydi.

Atlas İstanbul olarak bu sayımızda, İstanbul'un denizle geçmiş ve günümüzdeki ilişkisini ana konu olarak aldık.

Serkan Ocak, İstanbul'un deniz ulaşımını araştırdı. Şehir trafiğinin içinden çıkılmaz zamanlar yaşadığı bu dönemde deniz ulaşımının gelişiminin nasıl sağlanması gerektiğini uzmanlarla konuştu. Bu yazıya bağlı olarak Murat Koraltürk, İstanbul'un ilk vapurlu dönemlerini ve Şirket-i Hayriye'li yıllarını aktardı.

Mustafa Türker Erşen, İstanbul kıyılarını birleştiren köprüleri yazdı. Haliç'ten Boğaziçi'ne köprüleri ve getirdiklerini anlattı.

Tevfik Taş son yüzyılda nüfus artışının ve buna bağlı yapılaşmanın sonucu olarak ortaya çıkan bir uygulamayı masaya yatırdı: Kıyıların doldurulması.

Hilmi Hacaloğlu, İstanbul'un iki denizci çocuğundan Fenerbahçe semtini, Yıldırım Güngör ise Sarıyer'i anlattı.

Cengiz Kahraman, 20. yüzyıl başından çok özel fotoğraflarla şehrin denizle bağının siyah beyaz zamanlarına uzandı.

Elbette Atlas'ın başından bu yana gelişmelerini yakından takip ettiği bir proje Kanal İstanbul. Son gelişmeleri Hilmi Hacaloğlu uzman isimlere sordu.

Atlas İstanbul'da ayrıca Tolga İldun'un kaleminden İstanbul'a kavuşmanın veya ona vedanın mekânı otogarın hikâyesi ve Melike Sümertaş'ın kaleminden Osmanlı İstanbul'unda kadınların kent mirasına katkıları yer alıyor.

Kansu Şarman

İÇİNDEKİLER



Kapak Fotoğrafı: Ahırkapı Feneri / Oğuz Büktel (İstanbul) 2017

ÖZEL SAYI
ATLAS

İSTANBUL

Kentin telaşına ve eve dönme koşturmasına inat, güneşi yolcu etmekle yetinmeyip gökyüzünün renklerine dalan bir grup İstanbullunun aksi, Kadıköy İskelesi'nde biriken yağmur suyuna yansımış.

FOTOĞRAF: TOLGA İLDUN

SUDAN YANSIYANLAR

Tarihin en görkemli metropollerinden biri oluşunu en çok, komşu olduğu iki denize ve Boğaziçi'ne borçlu İstanbul. Ama ne gariptir ki suyla ilişkisi giderek azalıyor. Resim buyken, kent insanının günün her saatinde sığındığı sahilleri korunması gereken bir kültür mirası gibi kabul edip korumak abartılı bir düşünce olmasa gerek.





Haliç'te akşam

Güneşin çekilmesiyle birer birer yanan akşam ışıkları Haliç'in sularına yansıyor. Ön planda Süleymaniye Külliyesi'nin kubbeleri, arkasında Galata Köprüsü ve hızlı bir değişim göstermeye başlayan Karaköy İskelesi düşük enstantaneyle çekilen bu akşam fotoğrafında aynı kadrajda buluşmuş.

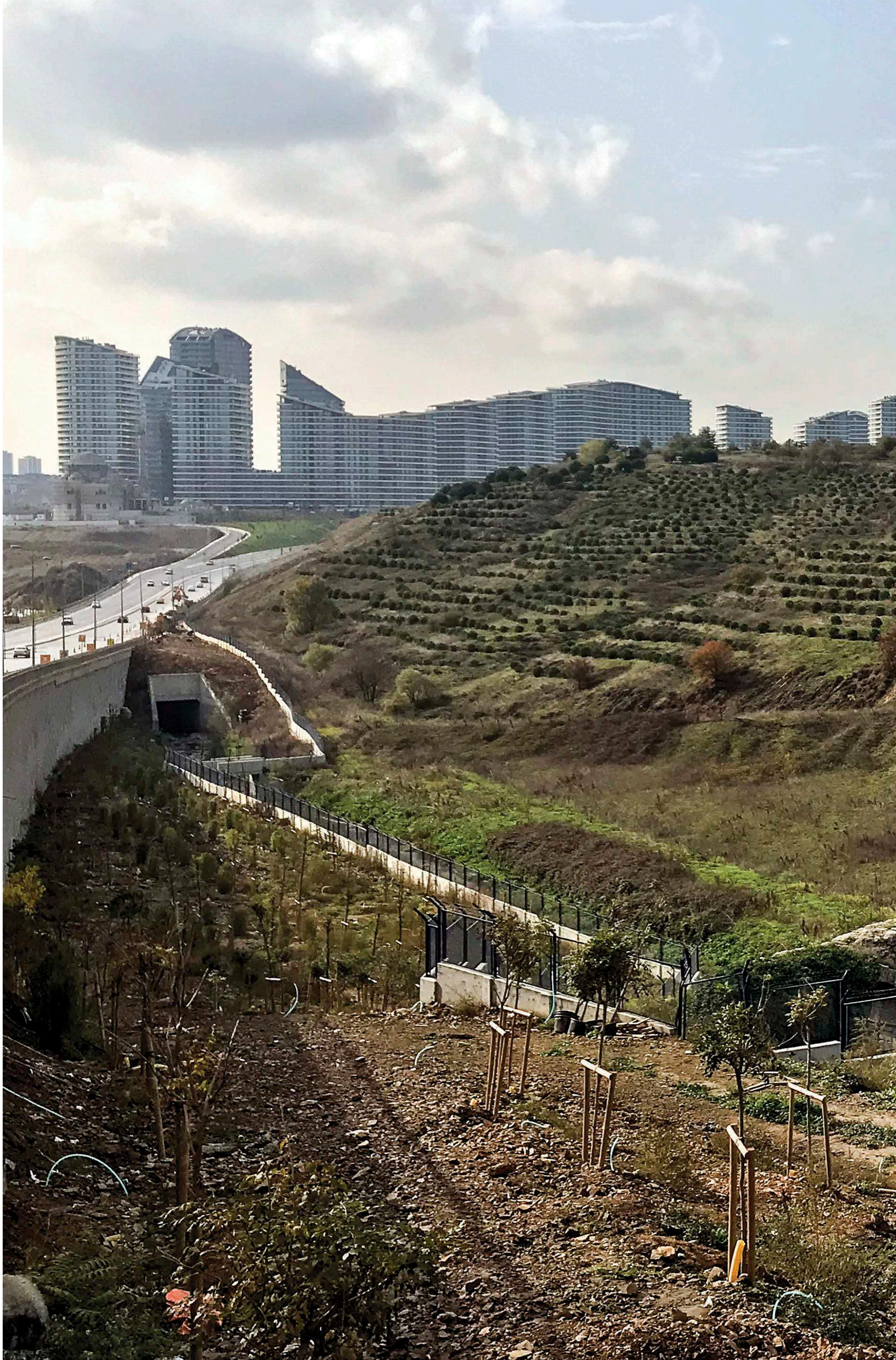
FOTOĞRAF: TURGUT TARHAN



Ma’zul Kemer

Habibler’deki Ma’zul Kemer, tarihi boyunca su kaynaklarından uzak olmanın sıkıntısını çeken İstanbul’a can veren Halkalı sularının ilk kemeriydi. Fatih Sultan Mehmet döneminden itibaren sarayın suyunun bu kemer üzerinden taşındığına dair kayıtlar olsa da yapının Roma eseri olduğu ve Osmanlı hâkimiyetinde tamir edildiği düşünülüyor. Sukemeri, Cumhuriyet döneminde askeri arazi içinde kaldı ve bu nedenle imar baskısından kurtularak günümüze dek korunageldi. Gelgelelim dev emlak projelerinin bölgeye intikali ve askeri alanın daraltılmasıyla tarihi kemer kendini bir anda otoyol kıyısında buldu. İronik bir şekilde bu sayede görülebilir hale gelen eserin, çevresindeki yoğun ağaçlandırma nedeniyle kısa sürede tekrar gözlerden ırak kalacağını öngörmek zor değil.

FOTOĞRAF: GÖKHAN TAN



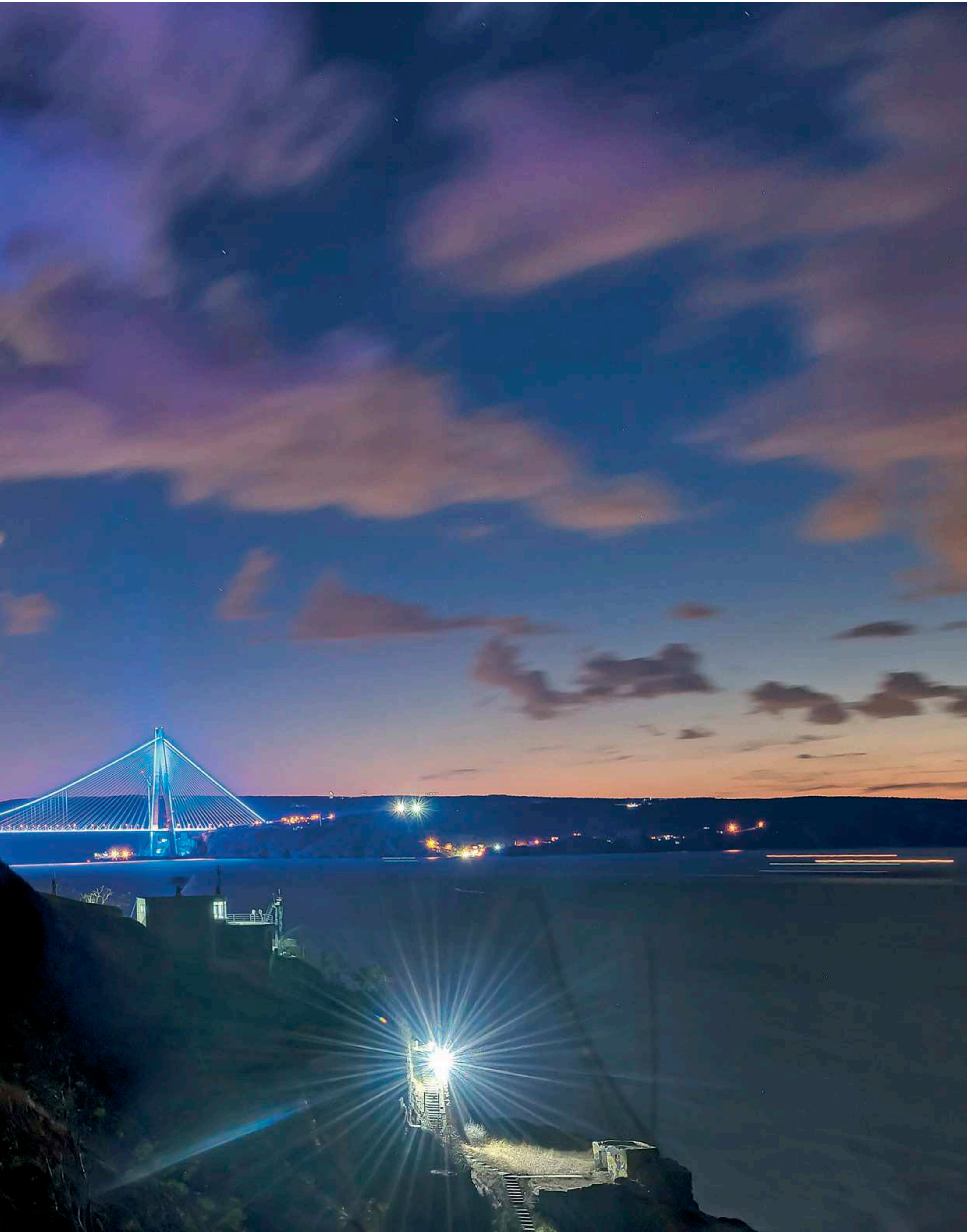


Boğaz'ın rehberi

Bulunduğu köye bugünkü ismini veren Anadolu Feneri, İstanbul'da özgün halini koruyan nadir yapılardan. Boğaziçi'nin Karadeniz'le buluştuğu Yon Burnu'nda denize 75 metre yüksekten bakan 20 metrelik bu kâgir yapı, inşa edildiği 1856'dan bugüne denizcilere çakar ışığıyla rehberlik ediyor.

FOTOĞRAF: OĞUZ BÜKTEL





DENİZ ULAŞIMI

Daha çok vapur

Denizle çevrelenen, ortasından Boğaz geçen bir şehir İstanbul ama günlük yolculuklarda denizyolunu kullananların oranı yüzde beşi bile bulmuyor. Trafik sıkışıklığı herkesi canından bezdirirken, rahat ve güvenli bir seçenek sunan deniz ulaşımını geliştirmek için neler yapmalı?

YAZI **SERKAN OCAK** / FOTOĞRAFLAR **TOLGA İLDUN**





Tarihi Yarımada'nın en yoğun iskelelerinden Eminönü İskelesi, özellikle iş çıkışı saatlerinde hayli kalabalık. Yine de vapur yolculuğu, yollardaki trafik sıkışıklığını çekmekten çok daha iyi.



Kadıköy'deki Eminönü İskelesi, akşam yoğunluğunu atlatmış, ilerleyen saatlerde sakinleşmiş. Vapurdan inenlerde bir deniz şehrinde yaşadığını anımsamanın rahatlığı var belki de.



Orhan Veli Kanık'ın, Yahya Kemal Beyatlı'nın İstanbul'a olan tutkularını biliriz; ancak Aşık Veysel'inkini pek az kişi bilir. Şöyle yazmış büyük ozan "Sevgisi İçimde" şiirinde: "...Ortasında deniz kenarlar kara/ Bu dünyada cennet olmuş kullara/ Mehtapta sandallar ne hoş manzara/ Sahildir yayladır yerin İstanbul..."

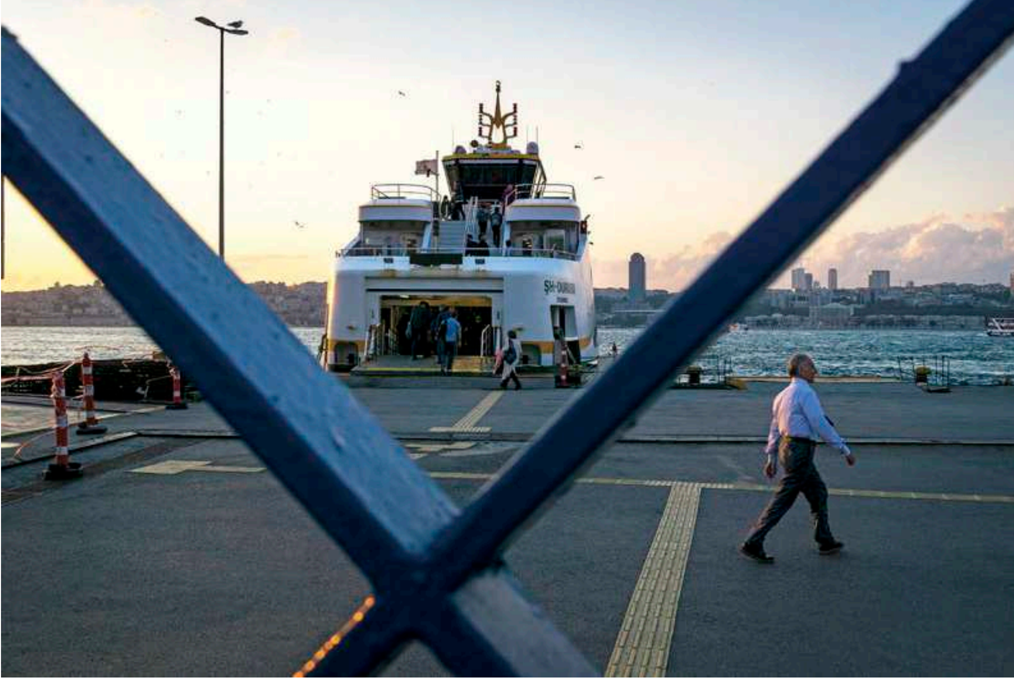
Gerçekten de böyledir İstanbul. Ortasından deniz geçen bir şehirdir. Denizin üzerindeyken manzarasına doyamazsınız. Bazen yolunuz Eminönü'ne düşer, balık tutanları seyreder, cümbüşe dalarsınız. Adalara giderken vapurda martılara simit atarsınız. Bu kentteki her insanın denizle bir ilişkisi vardır. O zaman İstanbul'da, tıpkı bir zamanlar olduğu gibi deniz ulaşımı yeniden canlansa… Bu şehrin bir deniz kenti olduğu yeniden hatırlansa… Bazısı restorana dönüşmüş, bazısı işlevini yitirmiş o güzelim Boğaz iskeleleri yeniden faaliyete geçse… Kim bilir, belki daha rahat nefes alacağız.

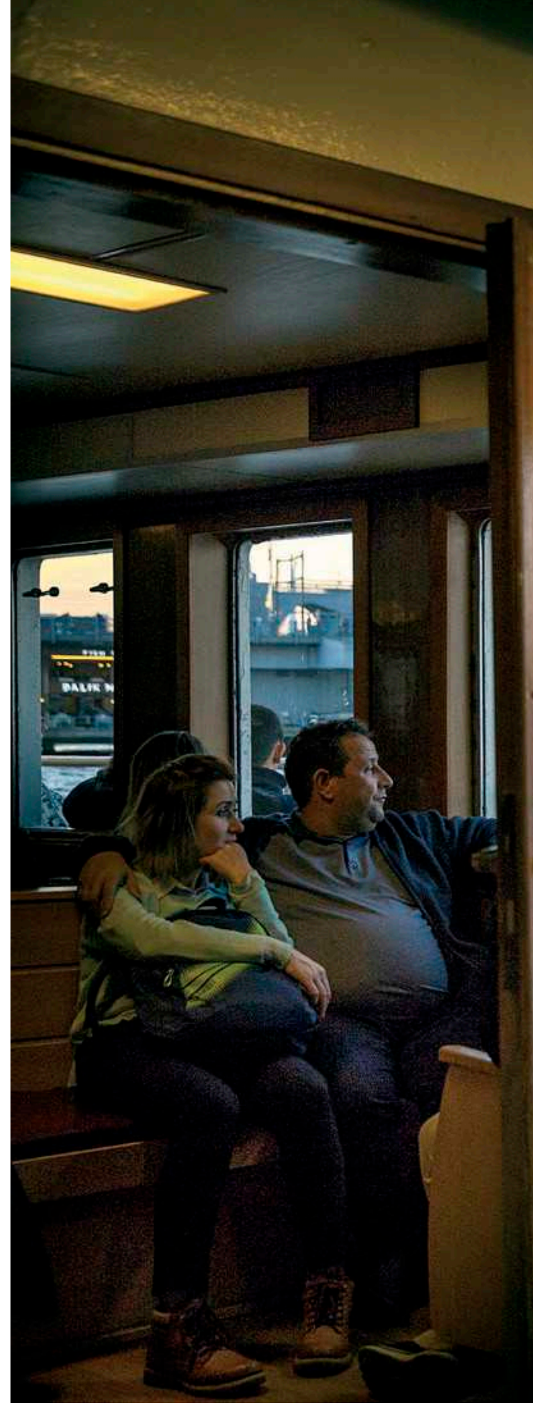
İstanbul'un tam altı tarafı denizlerle çevrili; 39 ilçesinden 23'ünün denize kıyısı var. Yani şehrin yüzlerce kilometresi deniz kenarında. Ancak 2016 verilerine göre, yolculuk yapanların sadece yüzde dördü deniz ulaşımını kullanıyor. Yani 12 milyon kişiden sadece yaklaşık 500 bini bir vapura ya da diğer deniz araçlarına biniyor. Üstelik bir zamanlar bu oran yüzde 15'lerdeydi.

Nasıl oldu da denizden bu kadar uzaklaştık? Neden denizi kullanamıyoruz? Daha güvenli ve konforlu olan bir yolu neden tercih etmiyoruz?

Bu soruları pek çok kişiye sordum. Konunun uzmanlarına, bürokratlara, milletvekillerine, sivil toplum örgütlerine, sendikacılara, özel sektör temsilcilerine, meslek odalarına, akademisyenlere... Herkesin çözüm önerisi farklı olsa da tek bir talebi var: Deniz ulaşımının artması!

Şehir Plancıları İstanbul Şube Başkanı Dr. Tayfun Kahraman'a göre, arz olmayınca talep de olmuyor. İstanbul'da deniz ulaşımını hareketlendirecek aktif entegre bir ulaşım sistemine







İstanbul'da deniz ulaşımı sınırlı noktalar arasında sağlanıyor; yükü daha çok Eminönü, Üsküdar, Kadıköy ve Beşiktaş sırtlıyor. Buralara yakın oturanlar, denizle daha fazla haşır neşir olma imkânına sahip.

ihtiyaç var. Aslında İstanbul'un ulaşım ana planında deniz ulaşımı ile ilgili önerilerin olduğunu; ancak bunların yatırıma dönüşmediğini belirten Kahraman, durumu şöyle özetliyor: "Eskiden insanlar bir yakadan diğerine gitmek için vapurlara binerdi. Sadece Boğaziçi'nde 20'den fazla iskele vardı. Şimdi bunların çoğu ya özelleştirildi ya da restoran oldu. Bir zamanların iskele meydanları artık başka amaçlar için kullanılıyor. Ulaşım talebinin çoğu denizden karşılanırken, şu anda ancak iş saatlerinde oluşan yoğunluk gideriliyor. İnsanlar denizden koptu. Köprülerle birlikte lastik tekerlekli araçlar üzerine kurgulu bir ulaşım sistemine geçildi." Kahraman, çözüm önerilerini ise şöyle sıralıyor: "Denizi kullanacak aktif entegre bir ulaşım sistemi gerekli. İhtiyaçlar, talepler belirlenmeli, araştırılmalı. Denizin nasıl kullanılacağına ilişkin çözüm önerileri getirilmeli. Karayollarına paralel yeni hatlar belirlenmeli. Tuzla'dan Büyükçekmece'ye kadar yeni bir deniz ulaşımı planı yapılmalı."

DENGE ŞART

Ulaşım Sendikası'nın eski başkanı Nazmi Güzel'e göre, kent ulaşımı konusunda yapılan büyük bir yanlışlık var. Güzel, bunu şöyle anlatıyor: "Kent ulaşımı konusunda bir denge oluşturmak yerine, bir bacağı güçlendiriyor, diğer bacakları zayıflatıyoruz. Örneğin, sadece metroyu



öne çıkarıyoruz. Oysa İstanbul, Roma gibi tarihi bir kent. Her noktaya kazma vurulamıyor. Buna rağmen İstanbul'da kent ulaşımı tıkanma noktasına geldiği için yerin üç kat altına inilip metro yapıldı. Ancak bunun başka bir çaresi var. Daha modern, hızlı giden araçlarla deniz ulaşımını daha yaygın hale getirip özendirmek lazım. Böylece, denizden güvenli bir ulaşım sağlayarak kazalara da meydan vermezsiniz."

Uzun yıllar İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde ulaşım danışmanlığı yapan Mustafa Ilıcalı, son iki dönemdir AK Parti Erzurum Milletvekili. Meclis'teki görevlerinden biri yine ulaşımla ilgili; Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu'nun sözcülüğünü yapıyor. Ilıcalı'nın tespitlerine göre, Marmaray ve Avrasya Tüneli açılınca deniz ulaşımı olumsuz etkilendi. Ilıcalı ulaşım olanaklarından en iyi şekilde faydalanmak için şunların yapılması gerektiğini düşünüyor: "Sistemler arasında entegrasyon gerekli. Manevra kabiliyeti fazla, hızlı deniz taşıma araçları kullanmak lazım. Deniz ulaşımı bir şekilde desteklenmeli. İstanbul'da 50 bin servis aracı var. Köprüyü kullanan en az 20 bin servis aracı, bir tarafı boş geçiyor. Deniz varken 50 bin servis aracını köprüden boş geçirmek akıl almaz bir şey. Köprüyü geçen diğer araçlara bakın, yüzde 80'i tek kişi. Bu yüzden, bizim karayolunu kullanan yolcuları deniz ulaşımına çekmemiz gerekiyor. Biliyoruz ki, yolcular ücret, zaman, konfor



Yeniye bakış

İstanbul'un simgelerinden Şehir Hatları vapurları da değişimden payını aldı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin hizmete soktuğu modern vapurların tasarımı farklı tepkiler gördü. Engellilerin kullanımına uygunlukları ve zaman tasarrufu sağlamaları olumlu bulunan yanları arasında.


ÜSKÜDAR YOLCU SALON



ve güvenlik kriterine göre tercihini yapıyor. Bu yüzden daha çok deniz aracı sağlayarak konfor ve güvenliği artırıp denizden ulaşım ücretlerini cazip kılmak lazım. Bu noktada devletin desteği çok önemli."

Özel sektörün de hazır olduğunu belirten Ilıcalı, yeterli destek verildiğinde deniz ulaşımının büyüyüp gelişeceğini şu sözlerle açıklıyor: "Bütün yönetimlerin tek bir çatı altında toplanması gerekiyor. Çünkü ulaşım tek bir konu. Geçen dönem vekilliğim zamanında bir teklifim olmuştu. İstanbul'da farklı tür ulaşım kanallarının yönetme konusunda bir otoriteye ihtiyacı var. Lastik tekerlekli araçlar İETT'ye, Metro Ulaşım A.Ş.'ye, Marmaray Demiryolları'na, deniz ulaşımı İDO'ya bağlı. Bunların koordinasyonu önemli, hepsi tek yönetime bağlı olmalı."

Yeni hatların açılması ve yeni deniz araçları alınması gerektiğini belirten Ilıcalı, bu yatırımların yaratacağı maliyet içinse şunları anlatıyor: "6 milyar TL'lik trafiğin yarattığı bir 'sıkışıklık maliyeti' var. Trafik kazalarının yarattığı 39 milyar TL'lik bir zarar var. Böyle bir maliyetin olduğu yerde deniz ihmal edilemez. Tüm kurum temsilcileri ve özel sektör temsilcileri ile konuşmak gerekiyor. Deniz araçları değişmeli. Hatta deniz ulaşımı ücretsiz olabilir, zira buradaki açık trafik sıkışıklığının ya da kazaların yarattığı zarardan karşılanabilir."

Ulaştırma konusunda Türkiye'nin önemli uzmanlarından İTÜ İnşaat Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Haluk Gerçek'e göre, kara ulaşım sistemi, 10 milyondan fazla yolcu ve genel toplamda yüzde 88.32'lik payla kent içi ulaşımda birinci sırada. Raylı sistem ise günde yaklaşık 1 milyon yolcu taşıyor, oranı yüzde 8. Deniz ulaşımı ise



Denizde yol almak Kız Kulesi'nin ve İstanbul'un diğer anıtlarının güzelliklerini daha iyi görmeyi sağlıyor. Vapurdan indikten sonra ise başka bir vasıta bulup bir yerlere yetişmenin telaşı başlayacak.





son sırada, günde ortalama 400 bin yolcu, genel toplam içindeki payı ise yüzde 3.24.

Yine Gerçek'in derlediği bilgilere göre, çalışanların yüzde 37'si toplu taşımadan faydalanırken, yüzde 23'ü servis ve yüzde 20'si özel araç ile işyerlerine ulaşıyor. Toplu taşıma araçları ile ulaşımda İETT yüzde 70 gibi büyük bir orana sahip. Çalışanların yüzde 19'u minibüs ve dolmuşları, yüzde altısı raylı sistemleri ve yüzde beşi denizyolunu kullanmayı tercih ediyor. Vapurların günlük yolculuklardaki payı son 25 yılda hep yüzde iki-üç düzeyinde kaldı.

Prof. Gerçek bir makalesinde, İstanbul'un yakalarının önce Galata ve Haliç köprüleri, sonra Boğaz köprüleri ile birleştirildiğini söyleyerek şunları anlatıyor: "2013'ten beri Boğaz'ın altından geçen Marmaray, İstanbulluları iki yaka arasında taşıyor. Boğaz'ın iki yakası arasında artık Avrasya Tüneli'nden günde 80 bin araç geçerek kentin trafiğine karışıyor."

KARADAN DEĞİL MAVİDEN

Dentur Avrasya Yönetim Kurulu Başkanı Şenol Morgül, 15 milyon kişinin yaşadığı İstanbul'da günlük ulaşım kapasitenin 14 milyona yaklaştığını belirterek, bu kişilerin ortalama olarak ancak 250 bininin deniz ulaşımını tercih ettiğini belirtiyor ve ekliyor: "Bu da yaklaşık olarak günlük hareketin yüzde ikisi kadar. Bu durumda ulaşım, ağırlıklı olarak lastik tekerlekli ve raylı sistem ile yapılıyor. Yani iki yaka arasında denizin kullanım oranı çok düşük. Ulaşım planlaması yapılırken özel sektörün de dahil edilmesi gerek. Ancak bu şekilde daha optimize bir sistem oluşturulabilir. Belediyelerin özel sektöre rakip değil, takımın bir parçası, tamamlayıcı bir unsur olarak görülmesi

İstanbul'un trafik yükünü azaltmak için kullanılan arabalı vapurların binişinde çoğu zaman uzun araç kuyrukları oluşuyor (üstte). Eyüp-Üsküdar hattında çalışan, "taka" olarak da adlandırılan motorlar Haliç'te boy gösteriyor (altta).

sorunların çok daha kolay çözüme ulaşmasını sağlar. Harcamalar bu şekilde daha çok düşürülerek, daha çok çözüm üretilebilir."

Morgül'ün çözüm önerisiyse şöyle: "Aslında yapılması gereken çok basit. Bireysel değil, takım halinde hareketle yola çıkılırsa, faydalı ve az maliyetli birçok proje üretebiliriz. Biz, özel sektör olarak bu bilgi ve donanıma sahibiz."

Sivil toplum örgütleri yıllardır bu konu üzerinde çalışıyor. Özellikle Boğaziçi'nde yer alan semtlerde. 10 derneğin 2011'de birleşmesiyle Boğaziçi Dernekleri Platformu oluşturuldu. Platformun koordinatörü, aynı zamanda Beylerbeyi Derneği Başkanı olan Kamile Yılmaz, verdikleri mücadeleyle ilgili şunları anlatıyor: "Beş yılın sonunda yaptığımız görüşmelerde, 'Yolcu sayısı azalıyor, zarar ediyoruz' yorumları alıyorduk. Vapurlarda anketler yaptık. Sonra bir kampanya başlattık. 'Karadan değil maviden' adıyla 'change.org'da açtığımız bu kampanyada 22 bin 800 imza topladık. Talebimiz belliydi. Sahildeki trafik içinden çıkılmaz bir hal almıştı. Boğaz'ın iki tarafında da karayoluna paralel bir deniz hattı vardı. Ancak sadece sabah ve akşam saatlerinde sefer yapılıyordu; hafta içi gündüz ve hafta sonu yoktu. Oysa geçmişte bu seferler çok yapılmıştı. Yine yapılmasını talep ettik. Sonunda bu yaz başında seferler yeniden konuldu. Şu anda Anadolukavağı'ndan Üsküdar'a, kıyıya paralel seferler var. Sabah ve akşam seferleri yolcuyu Eminönü'ne de taşıyor. Avrupa Yakası'nda da Rumelikavağı'ndan, Sarıyer, Emirgan, Beşiktaş üzerinden Eminönü'ne seferler yapılıyor."

Yılmaz, yeni taleplerini ise şöyle özetliyor: "Şimdi de iki yaka arasında bağlantılı seferlerin olmasını talep ediyoruz. Ring seferler olması gerekiyor. Eskiden Boğaziçi'nde kalan herkes vapurları kullanırdı. Bu bölgedeki insanların alışkanlıkları vardı. Köprüler, sonra çevre yolları derken Boğaziçi geriye doğru büyüdü. Yeni bölgelerdeki insanlar için minibüs ve otobüs seferleri açıldı. İnsanlar bu araçları kullanmaya başladı. Kıyıyla bağlantı kesildi. 'Nasılsa otobüs var!' diye kıyıda oturanlar da otobüslere binip Üsküdar'a gitmeye başladılar. Boğaz'ımızın kendine özgü vapurları vardı. Artık büyükleri yapılamıyorsa bile, aynı vapurların küçükleri yapılabilir. Artık İstanbul'a Bakırköy'den Kadıköy'e kadar sürekli hareket halinde olan bir deniz ulaşımı gerekiyor. Ancak bu ulaşımın sürekliliği olması lazım, o zaman insanlar mutlaka kullanacaklardır. Deniz, en rahat, konforlu, güvenli yolculuktur İstanbul'da..." ●

Önce kayıklar vardı, sonra Şirket-i Hayriye

Tarih boyunca, İstanbul'da vapur işletmeciliğinin gelişmeye başladığı 19. yüzyıl ortalarına kadar, denizyolu ulaşımının en temel araçları kayıklar oldu. Kayıkçılık yasal düzenlemelerle belirli kurallar çerçevesinde gerçekleştirilen örgütlü bir iş koluydu. Osmanlı döneminde İstanbul'un içi ve yakın çevresinde İstanbul-Mudanya, İstanbul-Üsküdar, Eminönü-Karaköy arasında, Haliç ve Boğaziçi'nde kayık, pereme ve mavnalarla yolcu ve yük taşımacılığı yapılırdı. Kayıkların sayısı 1844 yılında 19 bin idi.

Hem seyir güvenliği bulunmayan hem de toplu ulaştırma aracı niteliği olmayan kayıklar, giderek artan kent içi ulaşım talebini karşılayamaz oldu ve 1828'de İstanbul ilk kez vapurla tanıştı. İlk vapurlar yolcu ve yük taşıyordu.

Önce yabancılar buharlı gemi işletmeye başladı. Boğaz'ın iki yakasının rağbet görmesini fırsat bilen biri İngiliz, öteki Rus iki işletme, kapitülasyonların kendilerine verdiği haklardan yararlanarak 1837'de iki vapur çalıştırmaya başladı.

Osmanlı Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, 1844'te Hümapervaz adlı vapurla Boğaz'da yolcu taşımacılığına girişti. Böylece kayıklarla saatler süren yolculuklar yarı yarıya kısaldı. Özellikle yaz aylarında mesirelere, ayazmalara, çayırlara sefa yapmaya gitmek isteyen halk artık vapurları tercih etmeye başlamıştı. O zamanlar ortaya çıkan bu talep, Şirket-i Hayriye'nin kurulmasını sağladı.

Şirket-i Hayriye, 1851 yılında kuruldu ve İstanbul´un günlük yaşantısı içinde 94 yıl boyunca hizmet verdi. Şirket-i Hayriye´nin kurulmasıyla birlikte hemen İngiltere´deki ünlü gemi tezgâhlarına altı adet vapur sipariş edildi. Bu vapurlar 60 beygir gücünde, yandan çarklı, saatte beş-altı mil hız yapabilen ahşap teknelerdi. Kaptan köşkleri ve ana güverteler şimdiki gibi kapalı olmadığından, kaptanlar ve yolcular kış aylarında zorluk çekiyorlardı.

Şirket-i Hayriye'nin, 1912 yılına gelindiğinde 25 gemiden oluşan filosu ile günlük denizyolunda taşınan yolcu sayısı yaklaşık 49 bine ulaşmıştı. 1851'de kurulan Şirket-i Hayriye, 1945'te hükümet tarafından satın alınıp Şehir Hatları'na devredilinceye kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında vapurlarla yolcu taşımacılığı yaptı. Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nde kurulmuş ilk anonim işletme oldu.

Şehir Hatları İşletmesi önce Denizbank (1938) ardından Devlet Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü (1939), sonra Denizcilik Bankası (1952), ardından Türkiye Denizcilik Kurumu (1983), sonra Türkiye Denizcilik İşletmesi (TDİ) Genel Müdürlüğü (1984) bünyesinde yer aldı.

Vapuru kullanan yolcu sayısı 1975 yılında günlük 279 bindi. 1985'te toplam kent içi taşımacılıkta deniz yolu taşımacılığının payı yüzde 7.4'tü, 1990'da bu oran yüzde 8.4 oldu.

TDİ, 2005'te İstanbul Büyükşehir Belediye iştiraki olan ve feribot taşımacılığı yapan İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.'ye (İDO) devredildi. İDO, 2011 yılında feribotlar ve arabalı vapurlar kapsamında özelleştirildi, bunun dışındaki vapurlar Şehir Hatları A.Ş. olarak İstanbul Büyükşehir bünyesinde işletilmeye devam ediliyor.

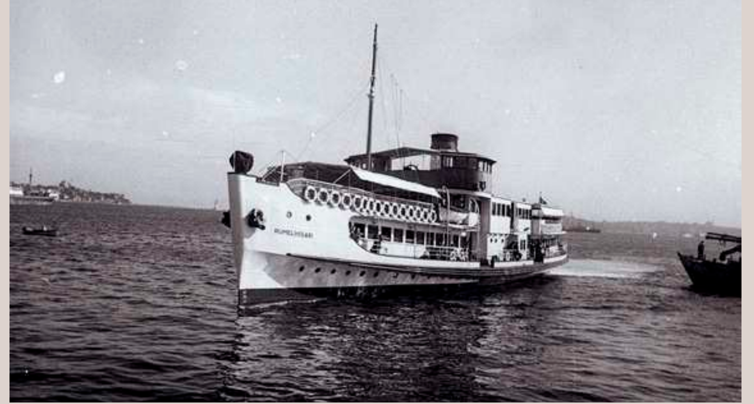
İstanbul'da vapur izleri

Geçmişte İstanbulluların denizle ve vapurlarla çok daha sıkı bir bağı vardı. Şehrin yaşantısında önemli yere sahip vapurlar şiirlere, romanlara kadar girmişti.









Boğaziçi'nde, Haliç ve Marmara kıyıları arasında üç ayrı işletmenin farklı özelliklere sahip vapurları görev yapardı.

İstanbullular için 20. yüzyılın ilk yarısından itibaren vapurlar önemli araçlar ve gündelik hayatın değerli objeleri olurlar. "Vapurlar" dendiğinde akla hemen bugünkü Şehir Hatları vapurları gelebilir. Ancak Boğaziçi'nde, Haliç ve Marmara kıyıları arasında üç ayrı işletmenin vapurları bulunduğunu ve bu işletmelerin filolarında yer alan vapurların farklı fiziksel özellikler taşıdığını hatırlatmak gerekir. Boğaziçi'nde vapur işleten Şirket-i Hayriye'nin filosunda örneğin, Tuna Nehri'nde veya İsviçre göllerinde yolcu taşıyan gemilere benzeyen vapurlar yer alır. Bunlar, Boğaziçi gibi nispeten korunaklı ve açık olmayan sularda seyreden, alçak su kesimli ve alçak burunlu vapurlardır. Boğaziçi'ne göre çok daha korunaklı olan Haliç'te yolcu taşıyan vapurlar ise tipik nehir gemilerini andırır. İstanbul'un iki yakasını birleştiren, hatta adalara kadar yolcu taşıyan gemiler ise Boğaziçi ve Haliç'te çalışanlardan çok daha büyük tonajlı ve yüksek burunludur.

Bu vapurlardan Şirket-i Hayriye'ye ait olanları halk arasında en çok sevilenleridir. Bunun izlerini edebiyatçıların bize bıraktıklarından sürmek mümkündür. Örneğin Ziya Osman Saba, Şirket-i Hayriye vapurlarına ilişkin duygu ve düşüncelerini ince üslubu ile şöyle dile getirir:

"Boğaz'ın, Bebek'ten ötesi için artık doğrudan doğruya vapura, Köprü'den kalktığından beri yolda sanki kızmış, kızışmış; uğradığı, daha doğrusu, zorla uğratıldığı, işte, kaçmaması için de halatlarla sımsıkı bağlı tutulduğu şu Beşiktaş iskelesinden bizi bir an evvel alıp tekrar yoluna, koşusuna devam etmek isteyen bir şirket vapuruna binerdik. Bacasındaki numarayı, dönüşte, evdekilere -onlar bu numaranın şu veya bu olmasına pek önem vermez, sözüme pek kulak asmaz görünseler de- ısrarla söylemek, sonra da artık o vapurun yalımızın önünden her geçişinde 'İşte, bindiğim vapur' diye kendi kendime övünmek üzere, aklımda tutardım. 'Bindiğim vapur'!... Boğaz'ın ta sonuna kadar gideceği için muhakkak en büyüklerinden, en yollularından biri olan o vapura adeta bir çeşit saygı ve korkuyla girerdim. Daha ilk adımımı atar atmaz, kazan, makine dairelerinden gelen kızgın hava, yüzüme çarpar, koca vapur, gene mi hiddetinden, durduğu yerde bile zangır zangır titrer, merdivenleri çıkıp hemen oracıkta, baca yakınlarında boş bulduğumuz sıraya tam oturmuşken

beni yerimden sıçratarak, birden, o sert, azarlayıcı sesiyle ötüverir, bütün korktuğum başıma gelirdi."

Şirket-i Hayriye vapurlarının üzerlerine yazı yazılacak düzeyde ilgiye konu olmalarında kuşkusuz bakımlı ve temiz olmalarının büyük rolü vardır. Bu günleri yaşayanlar, Şirket-i Hayriye vapurlarının bu özelliklerini "Şirket-i Hayriye gemileri tertemiz, pırıl pırıl boyandıkları, son derece de temiz tutuldukları halde İdare vapurları katranla şöyle üstünkörü bir boyanır, işin içinden çıkılırdı" diye ifade ederler.

Şirket-i Hayriye vapurlarının bakımlı ve temiz halini, buna tanıklık etmiş bir İstanbullu hanımefendi olan İffet Evin, "Vapurlar son derece temiz ve bakımlı idiler. Camlar her zaman silinir, madeni kısımlar parlatılırdı. Birinci mevki kanepeleri at kılından dokunmuş özel bir döşemelikle kaplı idi. Yazın bunların üstüne halis ketenden krem rengi kılıflar geçirilirdi. Kış gelince yukarı salonun her tarafı pencereli kaplama ile kapanır, yaz gelince bunlar sökülür, açık güverte haline sokulurdu. İyi cins ağaçtan yapılmış güzel oymalı tahta kısımların pırıl pırıl cilalı olmasına özen gösterilirdi. Vapurlarda çay, kahve içilmezdi. Zaten gemi personelinden kimse ortalarda görünmezdi. Vapur iskeleye gelirken çımacılar iş başına gelirler, işleri bitince yine mevkilerine çekilirlerdi. Mürettebattan temiz keten ceketli, kravatlı biri boynuna astığı ufak tahta kutu içinde nane, limon şekeri ve çikolata satardı. Yavaş sesi ile 'nane, limon' der veya ilgi çekmek için madeni para ile hafifçe kutusuna vururdu. Köprüye yaklaşınca biletçi elinde küçük zımba ile gelir, yolcuların biletlerini zımbalayarak kontrol ederdi. Yolcular, gürültüsüz bir hareket, bir düzen içinde rahat yolculuk yaparlardı" sözleriyle anlatır.

YANDAN ÇARKLILAR

Şirket-i Hayriye vapurlarını edebi bir konu gibi yazılarında işlemiş bir diğer yazar ise denizciliğe olan tutkusu ve bilgisi nedeniyle "sivil amiral" olarak anılan gazeteci-yazar Abidin Daver'dir. Şirket-i Hayriye vapurlarına ilişkin beslediği duyguları "Yandan çarklı Şirket-i Hayriye vapurları beyaz köpükler içinde gelip geçtikçe çocuk ruhumda tılsımlı bir sevgi uyanırdı" diye ifade eden Abidin Daver, bu vapurları görmese de düdük seslerinden ayırdığını ifade eder.

İstanbul, coğrafi konumu itibarıyla bir deniz kenti olmakla birlikte, bugün bu niteliğini ne kadar koruduğu tartışılır. Yakın geçmişe kadar, İstanbul halkının denize ve deniz ulaşımına olan ilgisi, Adalar'a ve başta Kadıköy olmak üzere İstanbul'un Anadolu Yakası'na yolcu vapuru işleten İdare-i Mahsusa yolcuları ile Şirket-i Hayriye'nin yolcuları arasında, futbol takımı taraftarlarının hoş rekabetini andırır bir çekişmenin yaşanmasına kadar uzanır. Bu rekabetin ürünü olarak akşamları mahalle kahvehanelerinde bu işletmeleri öven veya yeren methiye, hicviye ve destanlar söylenirdi. Şirket-i Hayriye taraftarlarına ait bir destan şöyledir:

"O vapurlar ki, derya üzeredir, tamir görmezler,
O vapurlar ki, derya üzeredir, deryada yüzmezler,
Yüzerler belki deryada, fakat tamir görmezler,
Hava sert olunca ukdei zinciri çözmezler."

Yazar Ahmet Rasim ise İdare-i Mahsusa taraftarlarına ait şu destanı nakleder:

"Halep düdüğünü üç defa çekince,
Eser-i Şevket de ona yol verince,
Kalamış da tam istim üzere gelince,
Şirket de işi anladı sonra,
19 ile 20 hem Aydın,
Bağdat, Basra, Halep ve Bartın,
Yarış yerine kalınca pek yakın,
Şirket de işi anladı sonra,
47 ile 48 bir yana yatıyor,
19, 50'yi peşine takıyor,
49, Moda'dan kömür alıyor,
Şirket de işi anladı sonra."

Vapurlara alternatif araçların ortaya çıkmasının yanı sıra yeni inşa edilen vapurların estetik açıdan beklentileri karşılamamalarının da İstanbul halkının gözünde vapurların hatıralarının silindiğini düşünmelerine neden olduğunu söylemekte yarar var.

KAYNAKÇA

Abidin Daver, "Benim Sevgili 44'üm", Boğaziçi, Cilt I, Sayı 5, 1937, s. 12-15.

Ahmed Rasim, Muharrir Bu Ya, Haz. Hikmet Dizdaroğlu, MEB Yay., İstanbul 1989.

Ali Akyıldız, "Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri", Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul 2007.

Cemaleddin Saraçoğlu, "Şirket-i Hayriye İdare-i Mahsusa Rekabeti", Cumhuriyet, 30 Mayıs 1958, Sayı 12157, s. 2.

Cemaleddin Saraçoğlu, "50 Yıl Evvel İstanbul Sularında Çalışan Vapurlar", Cumhuriyet, 12 Haziran 1958, Sayı 12170, s. 4.

Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", İletişim Yay., İstanbul 1994.

Eser Tutel, "Gemiler... Süvariler... İskeleler...", İletişim Yay., İstanbul 2006.

Eser Tutel, "Seyr-i Sefain, Öncesi ve Sonrası", İletişim Yay., İstanbul 2006.

İffet Evin, "Yaşadığım Boğaziçi", Turing Yay., İstanbul 1987.

M. Orhan Kızıldemir, "Şirket-i Hayriye İdaresi", Türkiye Denizciler Sendikası Yay., İstanbul (basım yılı belirtilmemiştir).

Murat Koraltürk, "Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)", İstanbul 2005.

Murat Koraltürk, "Şirket-i Hayriye (1851-1945)", İDO Yay., İstanbul 2007.

Murat Koraltürk, "Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı", Varlık Yay., İstanbul 2010.

Murat Koraltürk, "İstanbul'da Vapurların Tramvay ve Otobüslerle Rekabeti", Toplumsal Tarih, Sayı 281, Mayıs 2017, s. 60-64.

Zafer Toprak, "Akay", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 1, s. 152.

Ziya Osman Saba, Değişen İstanbul, Varlık Yay., İstanbul 1959.



SARIYER

Boğaz'ın balıkçısı



Sarıyer ilçesi sınırlarında yer alan, İstanbul'un simgelerinden Rumeli Hisarı, Fatih Sultan Mehmet tarafından 1452 yılında yaptırıldı. İstanbul'un fethine hazırlık amacıyla Boğaz'ın en dar bölümünde inşa edilen, üç büyük kulesi ve beş kapısı bulunan hisar artık bir müze.

Hem Karadeniz hem de İstanbul Boğazı'na kıyısı var Sarıyer ilçesinin. Köşkleri, müzeleri, plajları, feneri, kavağı, ormanı ile ilgi çekici; bir kısmı betonlaşmış, bir kısmı tarihten izler taşıyan ama her şeye rağmen güzelliğini koruyan bir Boğaziçi yerleşimi burası.

YAZI **YILDIRIM GÜNGÖR** FOTOĞRAFLAR **TURGUT TARHAN**



Karadeniz’e doğru

Sarıyer ilçesinin Tarabyaüstü mevkii, doğallığı ve sükûnetiyle bilinir. Bu noktadan izlenince, Boğaz’ın Karadeniz’e açılan bölümü bir kapı gibi görünür.





Boğaziçi'nin eski balıkçı köylerinden Sarıyer hakkında birkaç cilt kitap yazılır. Zenginliği Sarıyer böreği, Belgrad Ormanı, Rumeli Kavağı, Garipçe, Rumeli Feneri, Emirgan Korusu, Sabancı Müzesi, Sadberk Hanım Müzesi, Kilyos plajları ile İstinye'den itibaren uzanan sahilinden gelir. Hafta sonları, özellikle yazın, Karadeniz ve Boğaz'a kıyısı bulunan ilçenin nüfusu birkaç kat artar.

İsmini nereden aldığına gelince, hakkında pek çok rivayet olmakla birlikte, isimlerini genellikle bulundukları coğrafyanın özelliğinden alan semtler gibi, Sarıyer de ismini Maden Mahallesi'nden Kilyos'a kadar uzanan, sarı rengin hâkim olduğu yarlardan alır. Önceleri Sarıyar olan isim, zamanla Sarıyer'e dönüşür.

Sarıyer, Boğaz'ın çıkışında bulunan konumu nedeniyle, yüzlerce yıl saldırıya maruz kalan ilk sıradaki yerleşim olma özelliği taşır. Bu konum; 19. yüzyılın başlarından itibaren ise Sarıyer'i bir sayfiye yeri haline getirme avantajına dönüşür. Çünkü kıyıda sıralanan Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu'nun ardından Boğaz, Sarıyer'den itibaren genişlemeye başlar. Sarıyer'in Fındık, Kestane, Çırçır ve Hünkar mesire alanları, ortaoyunu başta olmak üzere pek çok eğlenceye ev sahipliği yapar.

Sarıyer'in en çok ziyaret edilen yerleşimleri olan Rumelikavağı, Rumelifeneri ve Garipçe'nin tarihleri Bizans dönemine kadar uzanır. Rumelikavağı ve Rumeli Feneri ile artık mütevazı bir köy olmaktan çıkıp İstanbulluların hafta sonlarında kahvaltı için sıra beklediği Garipçe, Boğaz'ın Karadeniz'e açılan kapıları gibidir. Bahçeköy, Demirciköy, Zekeriyaköy, Uskumruköy, Gümüşdere Sarıyer'in iç kesimlerde kalan köyleri; Belgrad



Kocataş Tepesi, Sarıyer'in en güzel manzara seyir noktalarından biri. Buradan Boğaz'ın karanın içine doğru en derin girintisi ve aynı zamanda balıkçıların sıklıkla tercih ettiği yerlerden Büyükdere Koyu'nun ışıltılı suları görülür.

Ormanı nefes alanı; Kilyos (Kumköy) ile Kısırkaya, Karadeniz kıyısında yaz ayları boyunca dolup taşan sahilleridir.

Sarıyer su kaynaklarıyla ünlüdür. Osmanlı zamanında kente su taşımak için Belgrad Ormanı'na bentler ve su kemerleri yaptırılır. II. Mahmut, Valide ve Topuzlu bentleri ile Bahçeköy ve II. Mahmut su kemerleri zamana direnmeye devam edenler. Osmanlı döneminden bu yana Sarıyer'de aynı isimleri alan mesire alanlarına hayat veren su kaynakları Çırçır, Hünkar, Kocataş, Sultan, Kestane de benzer semtlere nispetle zamana direnir ve korunmayı başarır. Tüm betonlaşmaya rağmen…

Boğaz'ın iki yakasının birbiriyle kara bağlantısı yoktur ancak karşılıklı semtler birbirlerinden kopuk değil, deniz yoluyla bir çeşit bağlıdır. Örneğin Sarıyer'den karşı yakaya, Anadolukavağı'na bir vapurla gitmek ve Yaros Kalesi ziyaretini de içine alan yarım günlük bir tur yapmak, Sarıyer'de yaşayanlar için eğlenceli bir etkinliktir.

İstanbul'un ilk özel müzesi olan Sadberk Hanım Müzesi de Sarıyer'de bulunur. Piyasa Caddesi üzerinde yer alan müze, Koç Vakfı tarafından 1980 yılında kurulur. Müzeye ev sahipliği yapan Azeryan Yalısı, uzun yıllar Koç Ailesi'ne ev sahipliği yapar. Müze, Vehbi Koç'un eşi ve Koç Vakfı'nın kurucusu Sadberk Koç'un adını taşır. Müzede, Sadberk Hanım'ın uzun yıllar topladığı birçok eski esere zaman içinde yenileri eklenir. Başlangıçta sadece geleneksel elişleri vardır; ancak zaman içerisinde çeşitli süs eşyaları, 16. ve 18. yüzyıla ait giysiler ve pek çok etnografik eserin de yer aldığı bir koleksiyon oluşur.

Artık özel bir işletme olan ve İstanbul'un en özel davetlerine ev sahipliği yapan Sait Halim



Vapurdan bakış

Martıların eşlik ettiği Boğaz hattı vapurundan Büyükdere sahili ve ardında yükselen Kocataş Tepesi görünür. Son yıllardaki değişime rağmen İstanbul'un en güzel bölgelerinden biridir Sarıyer.





Rumeli Feneri Limanı, Rumelikavağı ile birlikte Sarıyer'de balıkçılığın kalbi. Mendireklerle poyraz dalgalarından korunan bölgede yüzlerce balıkçı teknesi barınıyor (karşı sayfada, üstte). Ulu çınarları, ferah yürüyüş yolları, balıkçı lokantaları ve eski evleriyle Kireçburnu, Sarıyer sahilindeki en güzel şerit (karşı sayfada, altta). Yakınından geçen üçüncü köprü nedeniyle bilinirliği artan Garipçe, artık kalesiyle renklenen küçük bir balıkçı köyü olmanın ötesinde, Sarıyer'in hafta sonları en çok ziyaretçi alan yerleşimi (en üstte). Adına "Yalılar Sırası" denilen, zarif mimari üsluba sahip, bitişik nizam bir dizi yalı, Sarıyer ilçesine bağlı Yeniköy sahilinde (üstte).

Paşa Yalısı, Sarıyer'in bir başka güzel eseridir. Deniz tarafında bulunan iki aslan heykeli sebebiyle "Aslanlı Yalı" olarak da bilinen Sait Halim Paşa Yalısı, adını Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın torunu Sait Halim Paşa'dan alır. Yalı, 19. yüzyılın sonlarında, sade bir mimariyle inşa edilir. Yalının iç duvarlarında ise dışındaki sadeliğe tezat, hayli abartılı süslemeler kullanılmıştır. İlk sahipleri Düzoğulları Ailesi tarafından yaptırıldığı düşünülen yalı, 1863 yılında Aristarhis Ailesi tarafından yıktırılarak yeniden yaptırılır ve 1876 yılında Mehmet Abdulhalim Paşa tarafından satın alınır.

Emirgan Korusu ise sadece Sarıyerlilerin değil, İstanbulluların da nefes aldıkları yerdir. 1871-1878 yılları arasında İsmail Paşa tarafından yaptırılan koru, içindeki Pembe Köşk, Beyaz Köşk ve Sarı Köşk ile Osmanlı'nın iki katlı köşk mimarisini sergiler. Korunun girişindeki Pembe Köşk, Mısır Hicvi Abbas Hilmi Paşa döneminde Boğaz'ı seyir mekânı olarak hizmet verir. Köşkün üç giriş kapısı, iki büyük salonu ve dokuz odası bulunur. Beyaz Köşk, Emirgan Korusu'nun en yüksek noktasında yer alır. Bahçesinde havuzu bulunan köşk, diğer köşklere göre daha büyük bir alan kaplar. "Şale" mimari üslubunda inşa edilen Sarı Köşk, kuş evini andırır. İç süslemeleri ilgi çekici olan köşk, Osmanlı'nın son dönem ünlü mimarlarından Sarkis Balyan tarafından tasarlanır. Yedi odalı bir köşk olan Sarı Köşk, Beyaz Köşk'ün biraz aşağısındadır. Köşklerin üçü de günümüzde restoran ve kafeterya olarak hizmet veriyor.

Emirgan Korusu'ndan Bebek yönüne giderken sağda kalan Sabancı Müzesi, Sarıyer'e sonradan katılan değerlerden. Sakıp Sabancı'nın 1970'ten itibaren ailesiyle birlikte yaşadığı Atlı Köşk, müzeye dönüşmesi amacıyla 1998'de Sabancı Üniversitesi'ne tahsis edilir. 2002 yılında ek bir galeri binası yapılır ve müze genişletilerek ziyarete açılır. Emirgan Vapur İskelesi'ne beş dakikalık yürüyüş mesafesindeki müze, Sakıp Sabancı adını alır. 6 bin 500 metrekarelik sergi alanına sahip ve Sabancı Ailesi'nin yıllarca konut olarak kullandığı köşkün girişindeki üç odada ailenin burada yaşarken kullandığı eşyalar bulunur. 2002'de eklenen galeri binasında hat ve resim koleksiyonları yer alır. Hat koleksiyonu 500 yıllık Osmanlı Hat Sanatı'nın önemli eserlerinden, resim koleksiyonu ise Osman Hamdi Bey, Şeker Ahmet Paşa, Nazmi Ziya, İbrahim Çallı, Feyhaman Duran, Fikret Mualla gibi Türk ressamların yanı sıra Fausto Zonaro ve Ivan Ayvazovski gibi yabancı ressamların eserlerinden oluşur. Köşkün geçici sergilere ev sahipliği yapan galerileri ise müzenin ikinci kısmını oluşturur. Geçici sergi kısmında Picasso, Van Gogh, Monet gibi dünyaca ünlü ressamların eserleri sergilenir.





Sarıyer'in akciğeri olan Belgrad Ormanı içinde dünyanın çeşitli noktalarından getirilmiş odunsu bitki ve ağaçların belirli peyzaj kuralları ile sergilendiği yer olan Atatürk Arboretumu, Sarıyer'in bir nevi doğal anıtı sayılır. Atatürk Arboretumu'nun amaçları arasında, dünyanın dört bir yanındaki endemik bitkilerin iklime uygun olarak yaşamayı başaranlarını bir araya toplayarak tanıtmak, nesli tükenme riski olan türleri burada koruma altına almak, farklı ekosistemlerin bitkilerini ülkemiz ekosistemine uygunluğu üzerine çalışmalar yapmak var. Arboretumun içinde bulunan üç gölet, etrafındaki bitkilerle ilkbahar aylarında renk cümbüşüne dönüşür.

Bir de Sarıyer'in plazaları var. Sarıyer sırtlarındaki orman sınırına kadar ulaşmış ve çok hızlı şekilde kalan ormanlık alanı da işgal etmeye ve doğanın yerini almaya çalışan, betonlaşmanın ve artık Sarıyer'in bir parçası olan plazalar… ●

İSTANBUL'UN KÖPRÜLERİ

İki kıyı arasında

Boğaz ve Haliç'in iki tarafına yayılan İstanbul'un ulaşım ağında önemli görevler üstlenen köprüler kentin kimliğinde, sosyal hayatında, hatıralarında da rol oynuyor. Unkapanı-Azapkapı arasında 1836'da inşa edilen Hayratiye Köprüsü'yle başlayan serüven, şimdilik Boğaz'da Yavuz Sultan Selim Köprüsü'yle bitti. İstanbul'a yapılan her köprü beraberinde hararetli tartışmalar getirdi…

YAZI **MUSTAFA TÜRKER ERŞEN** FOTOĞRAFLAR **TURGUT TARHAN**



GÖKHAN TAN

Yanan eski köprünün yerine inşa edilen son Galata Köprüsü, 1994'te hizmete girdi. Eminönü ve Karaköy'ü birleştiren, tarihte birçok kez onarılıp yeniden yapılan köprü her zaman İstanbul manzarasının önemli bir unsuru oldu (üstte). Boğaziçi Köprüsü, yeni adıyla 15 Temmuz Şehitler Köprüsü 1973'te (fotoğrafta önde), Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 1988'de hizmete girdi. Köprüler, şehrin iki yakası arasındaki bağlantıyı güçlendirmenin yanında arazi kullanımında da büyük değişiklikler yarattı. Köprülerin teşvik ettiği yapılaşmayı önlemek ve Boğaz'ı korumak içinse hiçbir şey yapılmadı (karşı sayfada).





"Karşıda işim var." Bu cümle bir İstanbullunun ağzında esrarlı, geri kalan her şeyi önemsizleştiren, ciddi bir tını kazanıyor. Hele şu daha da çarpıcı: "Evim burada ama karşıda çalışıyorum." İnsanın "Vay canına" diyesi geliyor.

İstanbul suyla çevrili, içinden su geçen, suyla yaşayan bir şehir. Boğaz ve Haliç'in iki tarafına yayılan metropolümüz çok parçalı bir yapıya sahip ve bu durum, burada olan biten her şeye damgasını vuruyor: Günlük hayata, ulaşım ağına, hizmetlerin dağılışına, ekonomiye, alışkanlıklara, fiziksel ve sosyal dokuya… Tabii manzaraya da. Ama bizi en çok o büyülü cümleyi kurduğumuz anda avucunun içine alıyor: "Karşıda işim var."

İstanbul, "karşısı" olan bir şehir. Bu coğrafi özgünlüğün hem avantajları hem dezavantajları, hem zenginlikleri hem zorlukları var. Nüfusun ve şehir içi hareketliliğin daha az olduğu dönemlerde tekneler ve gemiler İstanbul'a yetiyordu belki ama günümüzün hızına ve ulaşım ihtiyaçlarına tek başına karşılık vermeleri çok zor. Köprüler, en azından ilk bakışta çağın ihtiyacı gibi görünüyor. Sonuçta artık insanlar kitleler



halinde işe, okula, hastaneye, parklara, arkadaşlarına gitmek için karşıya geçiyor, yolculukların rahat ve kesintisiz olması isteniyor; üstelik köprüler sadece şehir içi ulaşıma değil, Anadolu ve Trakya arasındaki trafiğe de hizmet ediyor. Ama İstanbul'un köprüleri iki yakayı birbirine bağladığı gibi aradaki bir engele de dönüşebiliyor. Hem de sık sık…

PARÇALARI BİRLEŞTİR

Köprüler değişik yüzlere sahip, farklı farklı açılardan değerlendirilmesi gereken yapılar. Mühendislik ve mimarlık eserleri, ulaşım sisteminin parçaları, trafikle ilgili tercihlerin, sosyal yapının, güzellik anlayışının yansıması.

İTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden öğretim görevlisi Dr. Mete Başar Baypınar trafiğin, dolayısıyla köprülerin, sadece ulaşımla değil, arazi kullanım planlamasıyla ilgili bir mesele olduğunun altını çiziyor. Çünkü trafiği barınma, çalışma, eğitim ve diğer kentsel alanların dağılımı ve aralarındaki ilişkiler belirliyor sonuçta.

İTÜ'de Bölge Planlama Yüksek Lisans Programı'nda bölgesel ulaşım politikaları dersi

Kavacık-Hisarüstü arasındaki Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (fotoğrafta önde) ve Beylerbeyi-Ortaköy arasındaki 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Boğaz'da birbirini seyreden, -üçüncü köprünün aksine- sade tasarımlarıyla dikkat çeken iki ulaşım yapısı.

veren Baypınar, "İstanbul gibi çok büyük kentlerde sarkaç tipi işe gidiş geliş hareketlerini azaltmak için arazi kullanımının dengelenmesi gerekir" deyip devam ediyor: "Bir de işten işe, sağlık, turizm, boş zaman gibi hareketlilik türleri var. Tüm bunlar ulaşım planlaması ve çok modlu ulaşım sistemleri ile çözülebilir. Karışık arazi kullanımını her yere uygulamak -farklı fonksiyonların plansız ve iç içe gelişmesi- kaotik bir durum oluşturur ve toplu taşımayı değil, otomobil egemenliğini güçlendirebilir. Raylı sistemlere kapalı köprüler otomobil bağımlısı, saçaklanan bir kent ortaya çıkardı sonuç olarak."

Ayrıca köprülerin hem ekonomik hem politik simgeler olduğunu söylüyor Baypınar. Örneğin İstanbul Boğazı'nda köprülerin sayısının artmasını, karayollarına ve özel araç sahipliğine verilen önemle birlikte değerlendirmek gerekiyor. Baypınar devam ediyor: "Ayrıca köprü bir seyir terasıdır. Örneğin Budapeşte'nin anıtsal mimarisini, Tuna'nın iki yakasında uzanan şehri izlemek için en uygun noktalar köprülerdir. Bizim Galata Köprüsü ise ayrıca kozadır, sosyal bağlar orada yaşar, insan ilişkileri açısından da önemli bir yerdir."

Orhan Veli'nin Galata Köprüsü şiirinde bahsettiği İstanbul'u başka hiçbir noktadan



G. TAN

Köprüler, şehir içi ulaşım ağının önemli parçaları. Galata Köprüsü, Eminönü tarafında İstanbul'un yoğun trafiğine bağlanıyor (karşı sayfada, üstte). Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Boğaz'ın kuzeyinde inşa edildi. İlk iki köprüden çok daha büyük olan, kule uzunluğu 320 metreyi geçen köprü, Boğaz'ın doğal dokusu ve sahil yaşantısı üzerinde adeta egemenlik kurdu (karşı sayfada, altta). Haliç Köprüsü, D 100 karayolunun yükünü taşıyan bir emektar. Altın Boynuz'un diğer köprülerine göre daha yüksek (en üstte). Galata Köprüsü, eski köprü gibi altında mekânların dizildiği, kentin sosyal hayatında da rol oynayan canlı bir yer (üstte).





İKİ KÖPRÜ İKİ HALİÇ

Haliç'in üzerinde yan yana duran Atatürk (Unkapanı) Köprüsü ve Haliç Metro Geçiş Köprüsü birbirine tamamen zıt tasarımlara sahip. Atatürk Köprüsü, bulunduğu bölgenin dokusuyla uyumlu ölçüleriyle dikkat çekerken, yeni metro köprüsü özellikle 60 metreyi geçen ayaklarıyla daha "gösterişli" duruyor.

göremezsiniz. "Dikilir köprü üzerine/ keyifle seyrederim hepinizi" der Orhan Veli ve kürek çekenleri, dubalardan midye çıkaranları, vapurları, kuşları, balıkları anlatır. Galata Köprüsü'nden görünen manzara, deniz kıyısında yer alan şehirlere has bir sıcaklık ve ahenk barındırır. Orhan Veli'nin dizelerinde Galata Köprüsü bizzat İstanbul'un kendisine dönüşür…

KARŞIYA YÜRÜMEK

Dr. Mete Başar Baypınar, "Köprünün ilk işi bütünleştirmektir" diyor ve ekliyor: "Osmanlı döneminde Haliç çevresi, Eminönü-Galata ilişkisi uluslararası ticaret için önemliydi. Bizans zamanında da öyle. Galata Köprüsü, ticaretin etki alanını genişletti ama ana ulaşım modu hâlâ deniz yoluydu. Haydarpaşa ve Sirkeci tren istasyonları gemiyle gelen malları daha uzaklara taşıdı, İpek Yolu artık Almanya'ya dek uzuyordu. Birinci Boğaz Köprüsü, Avrupa ile Ortadoğu ilişkisini yeniden kurdu ama kısa zamanda yetersiz kaldı."

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün ilerisinde Maslak'ın gökdelenleri yükseliyor. Günlük dildeki adıyla "ikinci köprü", yeni yolların ve köprülerin kentte yarattığı değişiklikleri göstermesi açısından iyi bir örnek.

Antik dönemde de İstanbul'un kıyılarını köprülerle birleştirme çabaları olduğunu biliyoruz ama elimizde o dönemden ayrıntılı bilgi ya da kalıntı bulunmuyor. Modern dönemde ise ilk köprü Haliç'te Unkapanı ve Azapkapı arasında inşa edildi. Sallar üzerinde yapılan Hayratiye Köprüsü 1836'da açıldı. Bu, İstanbul için büyük değişiklikti. Artık Haliç'in karşısına yürümek mümkündü.

İstanbul'da köprü dönemi başlamıştı artık. Sarayın 19. yüzyılda taşınması, çeşitlenen, değişen, büyüyen ekonomik ve sosyal ilişkiler Eminönü-Karaköy aksının önemini artırıyordu. Hayratiye Köprüsü'nün ardından çok geçmeden, 1845'te Galata ile Tarihi Yarımada arasında ahşap malzemeyle, dubalı olarak Cisr-i Cedid yapıldı.

Haliç'in bu iki noktasında seneler içinde yeni ve daha gelişmiş köprüler inşa edildi ama Unkapanı (Atatürk) ve Galata köprülerinin İstanbul için taşıdığı anlam hiç değişmedi. Manzaranın ayrılmaz parçaları oldular, sadece ulaşımda rol oynamadılar; şehrin sosyal hayatında, hafızasında, düşüncesinde de yer ettiler, birer sembole dönüştüler. Uluslararası arenada bile…

Fransız filmi "Köprüdeki Kız"da (La Fille Sur Le Pont) erkek ve kadın Paris'in bir köprüsünde tanışmıştır. Oradan oraya savrulan hikâyeleri onları İstanbul'a kadar sürükler, hatta ikili kendilerini bu kez de bizim şehrimizdeki köprülerin birinde bulur. Haliç'in tam üzerinde… Filmin, köprüleri bir simge olarak ele alışı ve bu arada İstanbul'dan bir köprüyü de kullanması hoş.

KÖPRÜ ALTI RUHU

Köprüler şehirlere sembol olurlar, iki kıyıyı birleştirmeleri, ayırmaları, arada kalmalarıyla bir benzetme aracı haline gelirler, metafora dönüşürler, giderek kavramsallaşırlar. Galata Köprüsü bu saydıklarımıza oldukça uygun bir örnek. Haliç'in iki yakası arasında sallanıp duran, insanların geçip gittiği ya da durup İstanbul'u seyrettiği, altında yiyip içilen ve üstünde balık tutulan, anılarımızda yer etmiş bir mekân, sosyal bir ortam, İstanbul'un bir sakini. Eski Galata Köprüsü bu açıdan tam bir efsaneydi. Yanıp ağır hasar gördüğü 1992 yılına kadar İstanbul'a hizmet eden bu emektarın altındaki mekânlar İstanbul'a "köprü altı" konseptini kazandırmış, meraklısına buluşma mekânı olmuş, zihin açmış ve hayaller kurdurmuştu. Eski Galata Köprüsü, şimdi yerini yenisine bıraktı ve Haliç'in bir başka köşesinde dinlenmeye çekildi.

Ayvansaray ile Halıcıoğlu arasındaki Haliç Köprüsü ise 1970'lerde hizmete girmiş, şehrin ağır trafik yükünü sırtlamış daha yeni bir yapı. Sessiz sakin işini yapan köprü, öncekilerden daha uzun ve yüksek olmasına rağmen onca kalabalık ve gürültü içinde daha az dikkatimizi çekiyor. Ama ilginç bir yanı var: Üzerinden geçenler, eğer akıllarına esip şöyle bir etrafa bakarlarsa İstanbul'un benzersiz manzarasıyla karşılaşıyor. Bir ucu Marmara Denizi'ne açılan, diğer ucu daralıp daralıp karanın içinde kaybolup giden Haliç, Tarihi Yarımada, Galata, Piyer Loti Tepesi ve diğer manzara değerleri, bir metrobüs yolculuğunu bile renklendirebilir.

Altın Boynuz üzerindeki en tartışmalı geçiş ise kuşkusuz 2014 yılında açılan Haliç Metro Geçiş Köprüsü oldu. Özellikle çok yüksek yapılmış ayaklarıyla tarihi doku üzerinde baskı kuran ve bu yönüyle çokça eleştirilen köprü, İstanbul'un UNESCO Dünya Mirası Listesi'ndeki yerini bile sarstı. UNESCO'nun uyarılarıyla tasarımı gözden geçirilen ve yüksekliği düşürülen köprü, buna rağmen hâlâ Tarihi Yarımada'nın siluetini tırmalıyor ve kentsel korumaya bakışımız konusunda tatsız bir örnek oluşturuyor.

İstanbul Aydın Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı Başkanı Yrd. Doç. Dr. Süleyman Balyemez, "Gerek Galata, gerek Unkapanı köprüleri İstanbul'un tüm dünyada tanınan eşsiz Tarihi Yarımada silueti önünde saygıyla eğiliyor" diyor ve sözlerini şöyle sürdürüyor: "Tarihi çekirdeğin taşıt ve yaya sirkülasyonunda yer edinen bu köprüler, kent imgesinde farklı anlamlar da yüklendi. Tanıyanların, Calatrava imzası taşıyan köprülerin özensiz bir imitasyonu





Hizmete 2014'te giren Haliç Metro Geçiş Köprüsü, Süleymaniye Camii'nin taçlandırdığı Tarihi Yarımada silueti üzerinde yarattığı baskı nedeniyle eleştiri almış, tartışmalara UNESCO da dahil olmuştu.

olarak gördüğü boynuzlu metro köprüsü ise tıpkı Boğaz'daki üçüncü köprü gibi, fakat bu kez tarihi ve kültürel öğelere karşı saldırganlığıyla, aslında İstanbul'un kent kimliğine ve dünya çapındaki saygınlığına kılıç çekmiş gibi durmakta."

BOĞAZ'IN İLK GÖZ AĞRISI

Ama "İstanbul'da köprü" deyince aklımıza ilk Boğaziçi Köprüsü gelir kuşkusuz. Cumhuriyetin 50. yıldönümünde, 1973 Ekim'inde hizmete giren, Beylerbeyi ve Ortaköy arasında uzanan bu yapının hayatı ilk andan itibaren şan şöhret içinde geçti. Köprülerin köprüsüydü o, Asya ve Avrupa'yı bağlıyordu, bu özelliğiyle benzersizdi. Daha sonra Boğaz'a başkaları da yapıldı ama yeni adıyla 15 Temmuz Şehitler Köprüsü hep İstanbul'un ilk göz ağrısı olarak kaldı.

Yrd. Doç. Dr. Süleyman Balyemez, "İstanbul'daki köprüleri işlevselliklerinin yanı sıra çevreyle kurdukları ilişki bağlamında da değerlendirmeli" diyor: "Birinci köprü Boğaz'da yalnızken 'Boğaz'ın incisi' olarak anılırdı. Halen de kentin en önde gelen kimlik öğelerinden biri. Gerçekten de basit ve yalın tasarımıyla Boğaz siluetine baskın gelmek şöyle dursun, sadeliği sayesinde onunla bütünleşiyor. Tasarım anlamında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için de aynısını söylemek mümkün. Fakat üçüncü köprü için aynı değerlendirmeyi yapamayız. Doğa üzerinde insan tahakkümünün bir abidesi olarak ezici bir karaktere sahip."

Kavacık ile Hisarüstü arasındaki Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 1988 yılında açıldı. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ise Boğaz'ın üçüncü ve son köprüsü olarak 2016'da hizmete girdi. "İşlevsel açıdan değerlendirilirse Boğaziçi Köprüsü'nün bir gereklilik olduğunu savunan görüşün yanlış olmadığını düşünüyorum; ancak takip eden köprüler için aynı kanaatte değilim" diyor Süleyman Balyemez ve devam ediyor: "Boğaziçi Köprüsü bir metropolün kent içi ulaşım ağının üst kademede bir parçası olmakla beraber, ülkeyi bir uçtan diğer uca kat eden ve Avrupa'ya bağlayan ilk uluslararası transit karayolu üzerinde aynı zamanda. Haliç Köprüsü'nü de bu kapsamda değerlendirmek gerekir. Kentin o tarihteki yayılma alanı da dikkate alındığında güzergâh seçiminde doğal çevreye asgari düzeyde zarar verme gayretini de görürüz. Sonraki ikisi içinse durum bunun tam tersidir. İkinci ve üçüncü köprülerin gerekliliği tezleri



İstanbul Boğazı üzerindeki üçüncü geçiş noktası Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün yapımına 2013 yılında başlandı. Köprünün Avrupa Yakası'ndaki ayağının arkasında; küçük bir koydaki Garipçe Köyü, Rumeli Feneri ve Boğaz'ın Karadeniz çıkışındaki mendirek görülüyor.

bilimsel çalışmalarla defalarca çürütüldü. Nüfusu 15 milyonu aşan bir kentte her yeni köprü veya tünelle iki yaka arasındaki geçişe eklenecek birkaç şeridin trafik sorununu çözeceğini iddia etmek ve bunu hararetle savunmak ironik."

NE YAPMALI?

Birinci ve ikinci köprülere özellikle sabah ve akşam saatlerinde göz atmak, üçüncü köprünün İstanbul trafiğine en azından şimdilik bir rahatlama getirmediğini anlamak için yeterli. Üçüncü köprü ve bağlantı yolları Boğaz'da, İstanbul'un kuzeyinde, ilin geride kalmayı başarmış ormanlık alanlarında yaptığı tahribatla kaldı kısacası. Peki, ne yapmalıydı?

Süleyman Balyemez "Burada esas olan, iki yaka arasında zirve saatlerde zorunluluktan doğan geçiş talebini en aza indirmektir" diyor. "Bunun anlamı, başta barınma ve çalışma alanları olmak üzere kentsel işlev alanları arasındaki mekânsal ilişkilerin uyumlu organize edilmesidir. Bunun aracı ise plandır. 2009 tarihli çevre düzeni planında bu çaba görülür. Fakat ne üçüncü köprü, ne üçüncü havalimanı, ne Avrasya Tüneli ve diğer denizaltı geçişler, ne Karadeniz-Marmara kanal projesi, ne de kuzey ormanlarındaki yeni yerleşimler 2009 plan kararlarında yer alır. Parçacıl projelerle plan bütünlüğünü ortadan kaldıran bir anlayışın böylesi bir çabanın çok uzağında olduğu aşikâr."

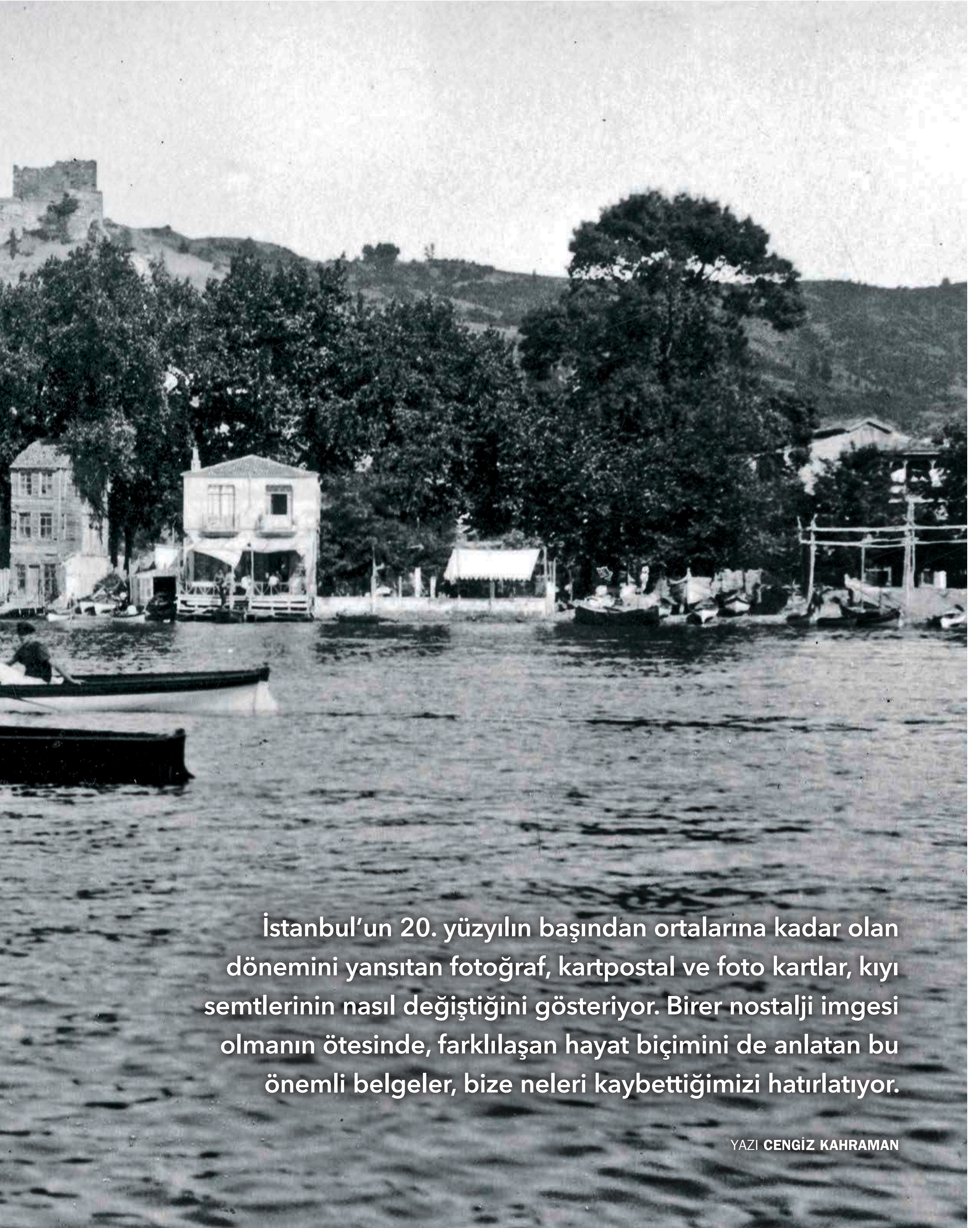
İstanbul yine meseleyi ıskalamış gibi görünüyor. Bütüncül bir plandan mahrum, tek tek projelerle ilgilenen, doğa ve kültür varlıkları diken üstünde, giderek karasallaşan bir kıyı kenti…

Leonardo da Vinci'nin 1500'lü yılların başında II. Yıldırım Beyazid'e gönderdiği mektupta Haliç üzerinde yapılmak istenilen köprü için bir proje hazırladığını söylediği biliniyor. Bu köprü yapılsaydı İstanbul'un gurur duyacağı, tarihe geçecek bir eser olacaktı muhtemelen. Ama şundan emin olabiliriz: Kesinlikle tarihin bir noktasında onu yıkacak, en azından bakımını yapmakla ve onu şehrin bir parçası olarak tutmakla uğraşmayacak, bugüne ulaşmasına izin vermeyecektik!

Evet, köprü şehirlere sembol olur, iki kıyıyı birleştirir, zamanla dilde bir benzetme aracı haline gelir, metafora dönüşür ve giderek kavramsallaşır. Vapurla kıyaslarsak o kadar güzel ve zevkli bir yolculuk vaat etmez belki ama şu cümleyi kurduğumuzda yine de bir şekilde yolumuz ona düşecektir: "Karşıda işim var." ●

Boğaz'ın Karadeniz'e açıldığı bölge olan Anadolukavağı önünde, 1932 yılının temmuz ayında kürek antrenmanı yapan sporcular. Arka planda Cenevizlilere ait tarihi Yoros Kalesi görülüyor. Ceneviz Kalesi olarak da bilinen kale, günümüzde de Anadolukavağı'nın en güzel yerlerinden biri. Ön planda cami, ahşap evler ve bir sahil kahvehanesi görülüyor.

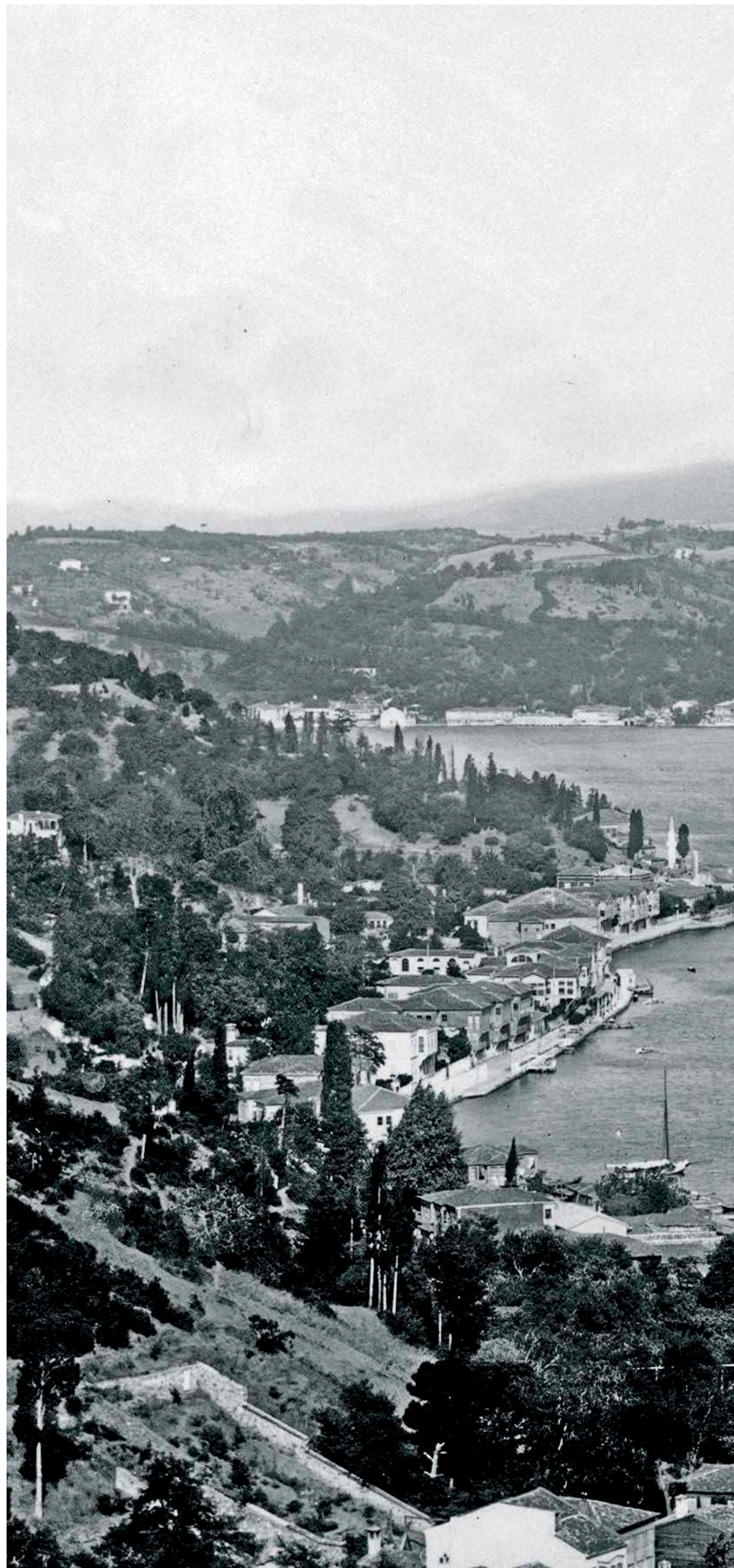
Siyah beyaz Boğaziçi



İstanbul'un 20. yüzyılın başından ortalarına kadar olan dönemini yansıtan fotoğraf, kartpostal ve foto kartlar, kıyı semtlerinin nasıl değiştiğini gösteriyor. Birer nostalji imgesi olmanın ötesinde, farklılaşan hayat biçimini de anlatan bu önemli belgeler, bize neleri kaybettiğimizi hatırlatıyor.

YAZI **CENGİZ KAHRAMAN**

İsveçli fotoğrafçı Guillaume Berggren (1835-1920), 1870 yılı başlarında çıktığı dünya seyahatinde uğradığı İstanbul'da yaşamaya karar verdi. Kısa bir süre sonra Beyoğlu'nda bir fotoğraf stüdyosu açtı. Özellikle turistler için İstanbul'un güzel manzaralarını çekti. Bebek Koyu'nu gösteren bu fotoğraf, Berggren tarafından hazırlanan İstanbul albümlerinde yer aldı.



FOTOĞRAFLAR CENGİZ KAHRAMAN ARŞİVİ

Şehrin denizle ilişkisinin koptuğu, semtlerinin hızla değiştiği günümüz İstanbul'unda yaşayanlar, bu hızlı erozyondan geçmiş günlerdeki fotoğraflara bakarak kurtulmaya çalışıyor. Çoğumuz bu fotoğrafların çekildiği tarihlerde yaşamasa da o zamana ait görüntülere özlemle bakıyoruz. Bu özlemin temelinde, İstanbul'un hızla değişmesinin, kalabalıklaşmasının ve gittikçe yaşanması zor bir şehir haline gelmesinin de etkisi var.

Fotoğrafların bize gösterdiği anlar çoğunlukla yanıltıcıdır. Özlemle baktığımız İstanbul görüntülerinin de; o tarihlerde yaşayanlar için çok sıkıntı verici yanları mutlaka olmuştur. Her kuşak kendinden önce yaşayanların anlattığı İstanbul hayatına özlem duymuş ve şehrin değişimine hayıflanmıştır. 1950'li ve 1970'li yıllara ait bu iki alıntı da İstanbul'daki kaybolan hayata, geçmiş günlerin İstanbul'una dair:

Abdülhak Şinasi Hisar, ilk baskısı Varlık Yayınları tarafından 1954 yılında yapılan "Boğaziçi Yalıları" isimli kitabında tanıklık ettiği günleri özlemle anar:

"Her iki sahilde, bazen deniz kenarından değil de, yalıların arka taraflarından geçen son derece eski bir yol üzerinde, hiç bozulmadan, yapıldıkları gibi kalmış, sadece fikirle, ruhla değil, adeta elle tutulacak kadar bu eski zamana ait öyle evler, köşkler, mescitler, tekkeler ve mezarlıklar vardı ki, bunlar hep beraber göründükleri zaman en kıymetli bir manzara, hüviyet, ruh, tarih teşkil ederlerdi. Bunlar, insanın vitrinler altında saklamak istediği müzelik eşyalar gibi, bir daha bulunmaz birer bediaydı. Ne yazık ki, bir 'muhafaza-i asar-ı atik' müessesesinin yokluğu ve belediyenin kıymet bilmezliği, hissizliği yüzünden, bu geçmiş zaman yalılarının büyük bir kısmı, bir parçası olsun muhafaza edilmeden tahrip edildi. Bir tarih hazinesi kayboldu."





Sedat Hakkı Eldem, 1979 yılında iki cilt olarak hazırladığı "İstanbul Anıları ve Boğaziçi Anıları" adlı, fotoğraflar üzerinden şehrin tarihine baktığı kitabının önsözünde şöyle der:

"Kentler, zamanla değişir, büyür, küçülür, güzelleşir, çirkinleşir. Bazen bu olay, kuşakların hiç duyamayacakları bir biçimde belirsizce olur. Bazen de aksine, ani olaylar kentlerin altını üstüne getirebilir."

Tespitini yaptıktan sonra şöyle devam eder:

"İstanbul'un başına gelenlerin nedeni ve nasılı büyük ve çözülemez bir soru halinde karşımıza dikiliverir. İstanbul ne bir bombardıman geçirdi ne de büyük bir yangın. Nasıl oldu da bugünkü durumuna girdi? Nasıl eski mahallelerin sonuncusuna kadar tümünü yitirdi? İstanbul son 15-20 yıl içinde bambaşka bir kent oldu. Eski doku yerine tümüyle yenisi geldi."

İstanbul'un henüz denizle bağının kopmadığı günlere ait fotoğraflar, şehrin nostaljik birer imgesi olmasının ötesinde, değişen hayat biçimini de göstermeye yarar. Henüz İstanbul'un sahillerinin geniş otobanlarla donatılmadığı, kıyılarındaki siluetin yüksek bina ve gökdelenlerle işgal edilmediği bu eski fotoğraflar, bize tanıdığımız yerlerin bildik görüntülerinin belki de



Üsküdar sahilinden 20. yüzyıl başlarında Dolmabahçe Sarayı ve Beşiktaş. Sahilde erimekte olan karların önünde toplanmış insanlar, karşı kıyıyı izleyen sokak köpeği bir fotoğrafçının objektifine yansımış. Dolmabahçe Sarayı'nın arkasında Akaretler, Nişantaşı semtinde bulunan ahşap konaklar görülüyor (solda).

1940'lar... Üsküdar İskele Meydanı önünde Sahilbent arabalı vapuru. 1872 yılında göreve başlayan Sahilbent, kız kardeşi Suhulet ile birlikte on yıllar boyunca özellikle Sirkeci-Üsküdar hattında şehir halkına hizmet verdi. Fotoğraf Cemal Işın tarafından çekilmiş (altta).



ilk hallerini gösteriyor. Şehre henüz yeni semtlerin eklenmediği, nüfusunun yüz binlerle anıldığı günlerde yaşayıp bu görüntülere tanıklık etmişlerdi. Günümüzün İstanbul'una tanıklık etme şansları olsaydı, muhtemelen çok şaşırır ve üzülürlerdi.

İşte bu konulara dair hazırladığımız fotoğraf seçkisi; İstanbul'un denizle olan ilişkisini, kıyı semtlerindeki birçoğu kaybolmuş yalılarını, konaklarını, köşklerini de gösteriyor. 1930'lu yılların sonunda ve 1950'li yıllarda gördüğü iki büyük imar faaliyetinde istimlaklerle acımasızca yok edilen şehrin sivil mimari örnekleri artık sadece eski fotoğraflarda yaşıyor.

Yangınların tam anlamıyla yok edemediği İstanbul'un ahşap konutlarını yapsatçılar yerlerine yaptıkları apartmanlarla yok etmeyi başardılar. İstanbul'un sayfiye semtleri olarak da varlıklarını sürdüren kıyı semtleri de bu yapsatçı müteahhit saldırılarından kurtulamadı. Eski köşkler, geniş bahçeli evler zamanla hayatımızdan silinirken bir hayat biçimi de kaybolup gitti.

İstanbul'un 20. yüzyılın başından ortalarına kadar olan dönemini yansıtan fotoğraf, kartpostal ve foto kartlardan oluşan bu seçki bize, şehrin değişen, farklılaşan kıyı semtlerini gösteriyor ●

Boğaziçi'nde Kuruçeşme ile Akıntıburnu arasındaki sahilde bulunan Arnavutköy'ün ilk çağlardaki ismi Hestai, Bizans döneminde ise Promotu ve Anaplus idi. 1980'li yıllarda açılan yol, Arnavutköy ve Bebek'in denizle ilişkisini kopardı. Tarihi yalılar, aralarından geçen otomobillere bakarak eski günlerini özlemle anar oldu. 1927 yılında çekilen bu fotoğraf, Arnavutköy sahilindeki balıkçı kayıklarını gösteriyor.



İstanbul'un değişen yüzü en çok kıyı semtlerinde görünür oldu. Boğaziçi 50 yıl önce dahi ahşap günlerin izleriyle doluydu.







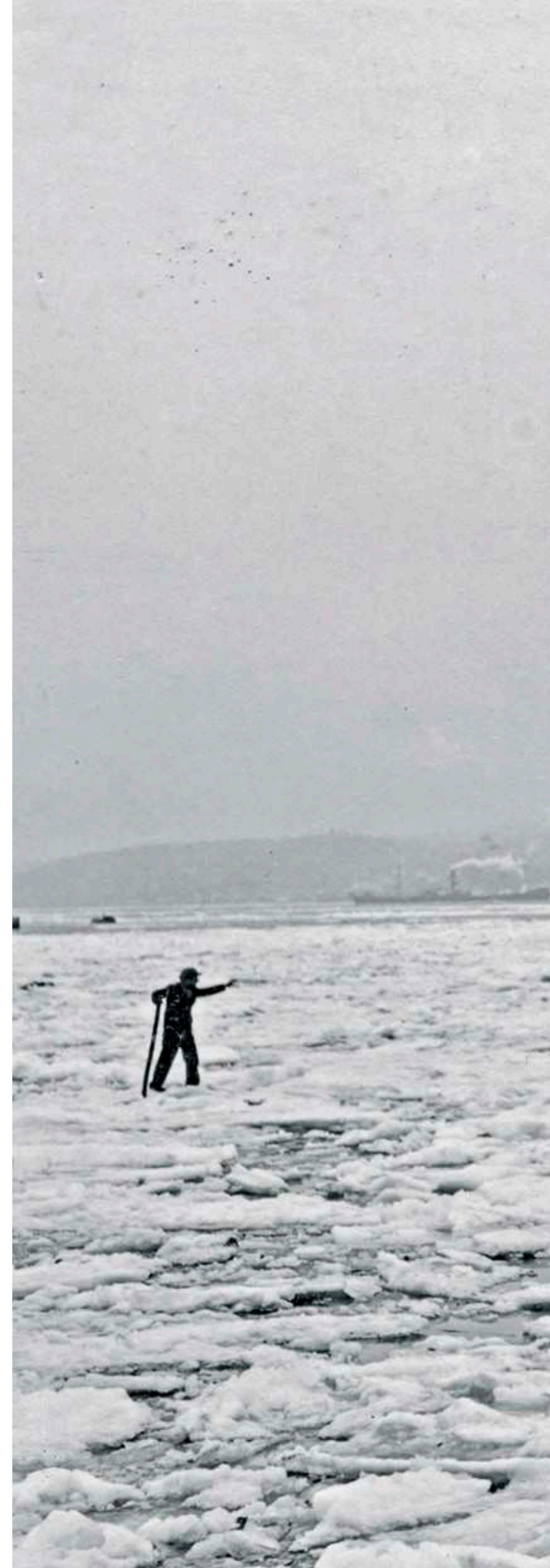
Şirket-i Hayriye'nin Altınkum vapuru bir yaz günü Kuzguncuk sahilinden Beylerbeyi, Çengelköy, Kanlıca gibi iskelelere yolcularını götürüyor. Ahşap yalının yanında ise bir yangında yok olduğu anlaşılan komşu binanın temeli görülüyor. Toprak yoldaki faytonların gölgesi de yola düşmüş (en üstte).

Üsküdar Salacak'ta Şemsi Paşa kayık iskelesi ve Kız Kulesi görünüyor. İstanbulluların yaz aylarında sahilinden ve denizinden faydalandığı Salacak'ta 1930'lu yıllarda plajlar da vardı. Fotoğrafın ön planında görülen kumlukta ve küçük iskelede balıkçı kayıkları dinlenmeye çekilmiş (üstte).

İstanbul'un en eski yerleşimlerinden Kadıköy'ün 1930'larda çekilen fotoğraflarından birinde, Kadıköy İskelesi'nde yolcularını bekleyen Şirket-i Hayriye vapuru. Günümüzde Eminönü-Karaköy seferleri yapan tarihi iskelenin üst katı ise İstanbul Kitapçısı ve kafeterya olarak hizmet vermektedir. Arkasında görülen yapı ise o yıllarda hal binası olarak kullanılan, günümüzün İstanbul Üniversitesi Devlet Konservatuarı'dır (altta).

Tuna Nehri'nden 2 Mart 1929 Cumartesi gecesi saat ikide gelen büyük buz kütleleri İstanbul'a girdi. Pazar günü o tarihlerde Sirkeci'de bulunan İstanbul Gümrüğü'nün çalışanları, mavnaların üzerinde bu olağanüstü doğa olayını seyrediyor. Buz kütlelerinin üstünde yürüyen maceraperestler bu tarihi fotoğrafı çeken Jean Weinberg'e poz veriyorlar (sağda).





Sahile inmek İstanbullu için uzun yıllar boyu turistik faaliyet değil, günlük yaşamın bir parçasıydı.







Fransız şirketi "Saint-Nazire" tarafından 1912 senesinde yaptırılan ve o zamanki ismi "Boğaziçi İstinye Havuz ve Destahgâhları Anonim Şirketi" olan İstinye Tersanesi'nin havadan görünüşü. İstanbul Belediyesi İmar Bürosu tarafından 1950'li yıllarda çektirilen fotoğrafta, İstinye Koyu ve semti henüz inşaat faaliyetinden nasibini almamış ve sahilde az katlı yapılar görülüyor (solda).

Bebek Akıntıburnu dönüşünde, sahilde toplanmış semt halkı Şirket-i Hayriye'nin vapurunu ve arkasından geçen İzmir vapurunu seyrediyor. Şehir ulaşımında 1930'lu yıllarda yoğun olarak kullanılan tramvay yolu fotoğraf karesine girmiş. Boğaz'ın en tehlikeli geçiş noktalarından biri olan Akıntıburnu'nda, gemi trafiğini düzenlemek için tam bu noktada, elinde iki bayrakla bir seyrüsefer memuru görev yapardı (altta).



İstanbul'u iki yakaya ayıran Boğaz, şehrin mimarisini, ticaretini, kültürünü yüzyıllar boyu denizle bütünleştirdi.



Fenerbahçe semti, burunda tarihi deniz feneri, park ve spor kulüplerinin tesislerinin yanı sıra, Kalamış Koyu'nda da İstanbul'un büyük yat limanlarından birine ev sahipliği yapıyor.

Karşının denizci çocuğu

Mor salkımlı evleri, bahçeli köşkleriyle ünlü, gemicilere rehber, Akdeniz foklarına yuva, kulübüyle vefa, temiz havasıyla şifa kaynağı Fenerbahçe. Bir zamanlar dalyanından ıstakoz, orkinos çıkan, Münir Nurettin'in evinin bahçesinde şarkılar söylediği semt, geride kalan zenginliklerini korumaya çalışıyor.

YAZI: AHMET HİLMİ HACALOĞLU
FOTOĞRAFLAR: TURGUT TARHAN





İnsan sevdiğine bakmaya doyamaz. Yakından bakması, uzaktan bakması ayrı haz verir. Hani Yaşar Güvenir o eşsiz şarkısında "Seni uzaktan sevmek aşkların en güzelidir" der ya... Doğu Roma'nın Hiereia'sı, Osmanlı'nın Bağçe-i Fener'i, Cumhuriyet'in Fenerbahçe'sine en güzel Moda'dan bakılır. Belki de bundan sebep Moda kayalıklarında yükselen Saint Joseph Lisesi'nin öğrencileri Ayetullah Bey ile Ziya Songülen, sonradan Türkiye'nin medar-ı iftiharı olacağından habersiz kurdukları kulübe, yüzyıllardır gemicilere istikamet tayin eden o bembeyaz fenerin koynunda, lacivert denizle hemhal olmuş sarı beyaz papatyaların Van Gogh tablosundan dökülmüş gibi duran görüntülerinden ilham alarak Fenerbahçe ismini vermeyi uygun görürler.

Fenerbahçe'nin güzelliğine vurgun düşenler elbette futbol sevdalısı Osmanlı gençleriyle sınırlı değil. Milattan önce 7. yüzyılda bugünkü Kadıköy'de, Khalkedon kentini insanlığa armağan eden Megaralıların Fenerbahçe yarımadasında Hera Tapınağı kurduğu biliniyor. Bölgenin o zamanki adının Hera'dan mülhem Hiereia veya Heraion olduğunu not düşelim.

Sonrasında aynı yerde, İstanbul'un Konstantin'den sonraki ikinci kurucu babası Jüstinyen, karısı ve büyük aşkı Theodora için bir saray yaptırıyor. Yalnız Hiereia Sarayı mı? Görkemli yarımada hakkında "Dünyanın hiçbir yerinde saray için seçilmiş bu kadar güzel kara parçası yoktur" diye yazan dönemin gözde tarihçisi Prokopius, sarayın hemen yanında bulunan Kalamış (o zaman Kalamote) koyuna liman ve onu rüzgârdan korumak için iki mendirek inşa ettiğini, sarayın arkasında bir kilise, hamam ve büyük sarnıçla eserini taçlandırdığını aktarıyor.



Aslında Fenerbahçe ile Kalamış, bir aşkın iki meyvesi gibi; Fenerbahçe'siz Kalamış, Kalamış'sız Fenerbahçe olmaz. 18. yüzyıldan Erken Cumhuriyet Dönemi'ne kadar Kalamış, İstanbul'un en gözde mesire yerlerinden Kurbağalıdere'yi geçince başlar. Osmanlı dönemindeki adıyla Fenerbahçesi koyun bitimindedir (solda). Fenerbahçe'deki sakız ağaçları, anıt ağaç niteliğinde. 1300'lü yıllara tarihlenen kadim ağaçlar, Bizans'tan bize miras (karşı sayfada).

Hiereia Sarayı'nın üzerinde "Bu güzel yeri Justinanius yaptı/ Suyu ve toprağı güzelliğe kavuşturarak/ Erdeminizi, gücünüzü ve eserlerinizi haykıracak yüz yıl/ Tıpkı eksen ucunun yıldızları döndürdüğü gibi" yazılı o günlerden kalan levhaya inat, bugün Fenerbahçe'nin dört bir yanını işgal eden inşaatlar, semtin güzelliği istila ediyor.

Kalamış'ın başından Dalyan'ın sonuna kadar bu durumdan mustarip olmayan tek bir sokak yok. Ekim ayının ilk pazar sabahı Assomption Kilisesi papazları tarafından 1889'da kurulmuş Saint Augustine Kilisesi'nden çıkan Beti-Dario Porsemay çifti de bu durumdan yakınıyor. Beti Hanım, "Önce villaları ve köşkleri, sonra güzel bahçeli, dört katlı evleri yıktılar. Kafamızı çevirince yakında gökdelenlerden gökyüzünü göremeyeceğiz. Artık nefes alamıyorum. Halbuki buranın mis gibi havası vardı" diyor.

SON KÖŞKLER

Mis gibi havası, eşsiz doğası ve elbette benzersiz köşkleri, özellikle 20. yüzyılın başlarında Fenerbahçe'nin alamet-i farikasıydı. Bugün Kalamış Fener Caddesi'nden burna doğru giderken sağda ayakta duran üç köşkten ikisi, İkinci Abdülhamit döneminde Yıldız Sarayı'nın resmi terzisi olan Jean Botter'den yadigâr. Hollandalı terzi, kendisi dışında evlenen üç kızı için de birer köşk yaptırmıştı ancak bu güzelim yapılardan ikisi yıkılıp gitti. Botter'in hâlâ ayakta duran köşkünde ve büyük kızı Louisa'nın evinde bugün birer işletme faaliyet gösteriyor.

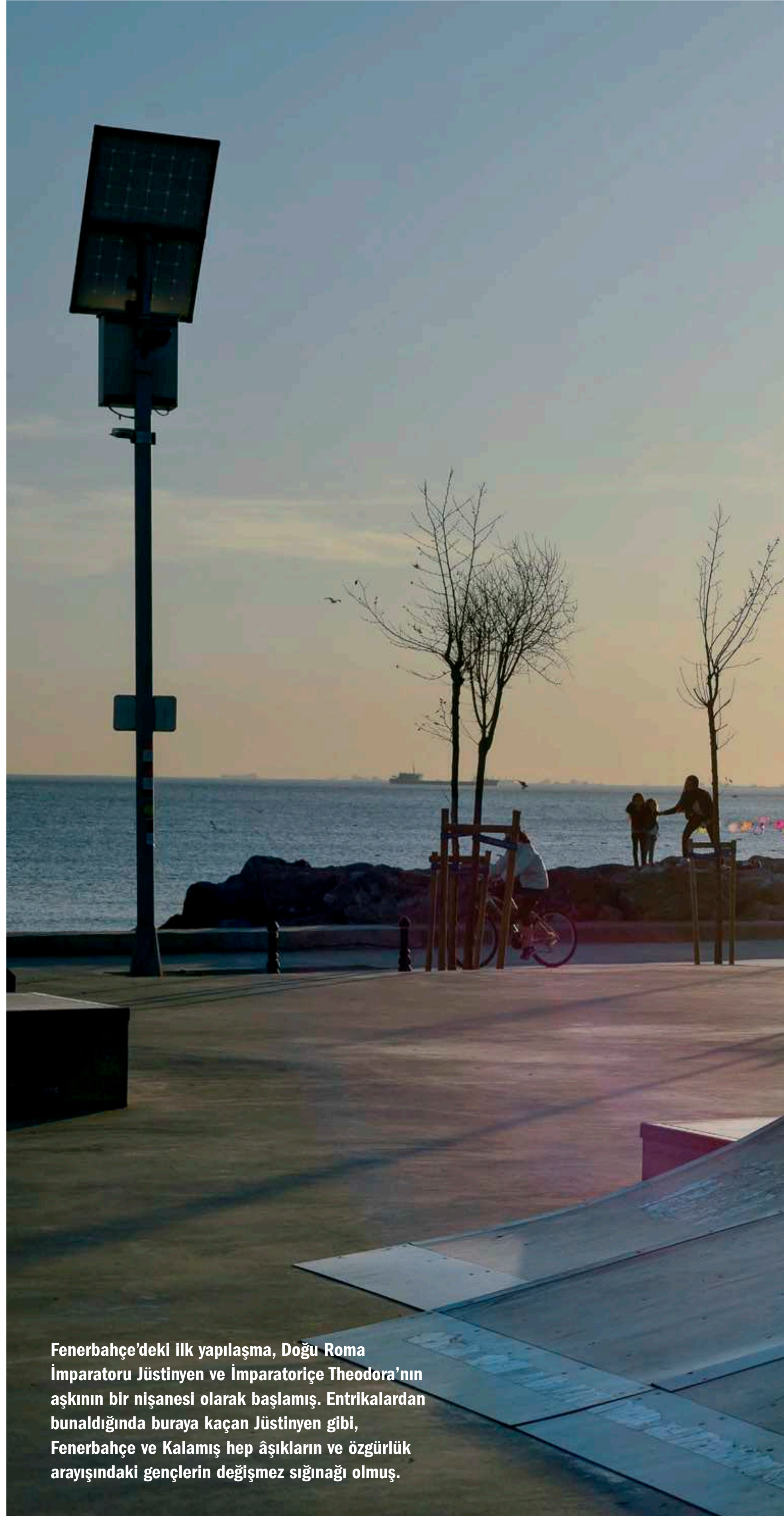
Bu iki köşkü solda bırakıp 20 metre yürüyünce semtin boynundaki inci gerdanlık gibi duran Mon Plaisir tüm nefasetiyle ortaya çıkıyor. Fransız Jean Georges'un 1906 yılında yaptırdığı kapısının iki yanında, üzerinde "ilkbahar yaz

sonbahar kış" yazılı seramik tablolara bakarken zaman adeta duruyor. Bunun nedeni Jean Georges'tan, tersaneci Georges Joseph'e, ondan Operatör Emin Bey'e, ondan Tokatlıyan Oteli Müdürü Vahap Bey'e satılan köşkü, Vahap Bey'in torunu Fahire Frik'in hâlâ gözü gibi koruyup kollaması olmalı.

Hem Botter hem de Jean Georges, sahip oldukları arazileri Baron Oppenheimer'dan satın almış. Oppenheimer, Fenerbahçe hakkında en kapsamlı kitabı kaleme alan Dr. Müfit Ekdal'a göre; Alman Müller, İsviçre uyruklu Semadeni ve İtalyan Cingria'yla birlikte bir zamanlar Yavuz Sultan Selim vakfiyesi olan Fenerbahçe'nin -muhtemelen 1858 yılında çıkarılan Arazi Kanunnamesi'nin sağladığı imkânla- 1880'lerin sonundaki "dört yabancı" sahibinden biri.

Dalyan Kulüp olarak faaliyet gösteren eski papaz okulu ve karşısındaki -bugün yerinde apartmanlar bulunan- eski rahibe okulu da Oppenheimer mülkünde yer alıyor. Uzun uğraşlar sonucu Dalyan Kulüp binasının üst kullanım hakkına yeniden sahip olan Fransız Assomptionist'leri, 1889'da yapılan Latin Katolik Saint Augustine Kilisesi'nde pazar günleri ayin düzenliyor. Kilisenin bakımını sonradan eşi Emin Öztoprak'la birlikte Hıristiyanlığı seçen Zeynep Öztoprak yapıyor. Ancak kilise cemaatinin sayısı iki elin parmaklarından az.

Kilisenin hemen karşısında "kentsel dönüşüm" kapsamında yıkılan bir binanın altından çıkan tarihi yapının Jüstinyen Sarnıcı olduğuna şüphe yok. İnşaat durdurulduğu halde hiçbir arkeolojik çalışma yapılmadığını tarihe not düşüp kilisenin arka tarafında kalan Dalyan'a doğru yola çıkalım. Fenerbahçe dalyanı ya da Salistra, eskiden "askeri lojmanlar" denen şimdiki orduevinin doğu kısmına kurulurmuş. Rum Luka'nın 1900'lerin başında kurduğu dalyan, sonra oğlu Ralli'ye geçmiş. Dalyan'a inen Iğrıp Sokak'ta oturan Erol Ferah, 1940'lı yılları iyi hatırlıyor ve "Benim çocukluğumda evde ekmek olmaz ama ıstakoz olurdu. Akşamları Dalyan'dan Caddebostan'a kıyı boyu yürürdüm, mutlaka sepetlerimizde ıstakoz olurdu. Dalyan'dan müthiş orkinos çıkardı. Vakti gelince bir İtalyan veyahut Yunan gemisi, bugün orduevinin içinde kalan ihracat iskelesine yanaşır, orkinosları götürürdü. Ralli'nin namına dalyana bakan Barba Lambos da gemi ayrılınca bizim eve gelir patronuna telefon ederdi. Ralli çekilince dalyan önce Oflu Mehmet'e kaldı. Yardımcıları Bedros Efendi ve Halil'di. Bir de Hasan vardı, hâlâ oralardadır" sözleriyle anlatıyor.



Fenerbahçe'deki ilk yapılaşma, Doğu Roma İmparatoru Jüstinyen ve İmparatoriçe Theodora'nın aşkının bir nişanesi olarak başlamış. Entrikalardan bunaldığında buraya kaçan Jüstinyen gibi, Fenerbahçe ve Kalamış hep âşıkların ve özgürlük arayışındaki gençlerin değişmez sığınağı olmuş.





SELAHATTİN GİZ KOLEKSİYONU, CENGİZ KAHRAMAN ARŞİVİ

Fenerbahçe'ye adını veren fener, Kanuni Sultan Süleyman'ın fermanıyla 1562'de inşa edildiğinde imparatorluğun ilk feneriydi. Yıllarca odun ateşi, mum ve zeytinyağının yakılmasıyla elde edilen ışık sayesinde gemilere istikamet verdi. Kıyıdaki sakin yaşantısını yakın zamana kadar koruyan fener ve çevresinin o halleri artık fotoğraflarda kaldı.

Dalyan'da, üzerinde Fenerbahçe bayrağının dalgalandığı barakada bulduğum Hasan Kepekli, o günleri şöyle anlatıyor: "Biz Kastamonuluyuz. Babam bahçıvandı. Ralli'nin yanına geldiğimde 10 yaşındaydım. Tayfaları ona 'Efendiko' diye hitap ederdi. Atak olduğumdan beni severdi. Varlık Vergisi Kanunu yüzünden 1942 yılında Aşkale'ye sürüldü. Birkaç yıl orada kaldı. Dönünce iki yıl kaldı, kalmadı. Yunanistan'a gitti. Öyle bir adamdı ki ağları kendi tamir ederdi. Dalyancılığa dair ne biliyorsam ondan öğrendim."

Hasan Reis, 1974-2004 arasında dalyanı kendi elleriyle kurmuş. Son birkaç yıl, tayfanın masrafını çıkardığında elde avuçta bir şey kalmadığını görünce vazgeçmiş. "Benden sonra maalesef buraya kimse dalyan kuramaz" diyen son dalyancıyla vedalaşıp Birinci Ordu Komutanı'nın ikametgâhının da bulunduğu Fenerbahçe Orduevi'ni geride bırakarak, Devlet Demiryolları'nın sosyal tesislerinin önüne geliyorum.

Tesisler, Fenerbahçe Tren İstasyonu'nun yerine inşa edilmiş. Haydarpaşa'dan çıkan tren, Feneryolu makasından ayrıldıktan sonra Deli Fuat Bahçesi'ne dip suyu çekmek için dikilmiş iki sıra atkestanesi ağaçlarını ve baharda pembe beyaz açan çiçekleri sağ tarafında bırakıp denize nazır iki katlı istasyona ulaşırmış. 1872'de başlayan seferler Cumhuriyet döneminde seyrek aralıklarla olsa da 1936 yılına kadar sürmüş. Son seferini Atatürk'ün yaptığı istasyon sonra kapansa da, Haydarpaşa'dan askeri kampa, rayların söküldüğü ve otomobil yolunun açıldığı 1970'e kadar ara ara malzeme taşınmış. Altmış yıldır Dalyan'da yaşayan ressam Filiz Tokcan, çocukluğunda kampa giden trenin geçiş saatini bekleyip raylara para koymalarını "en sevdikleri muzırlıklardan" biri olarak hatırlıyor.

İMPARATORİÇENİN KUMSALI

TCDD tesisinin önü sahil. Hemen yanında 1950'li ve 1960'lı yılların en popüler yaz mekânı olan Fenerbahçe Plajı bulunuyor. Bugün Kadıköy Belediyesi'nin işlettiği Kalkedon'un önünde bulunan plajın bilinen ilk kâşifi Theodora. Bir zamanlar Doğu Roma İmparatoriçesi'nin güneşlendiği kumsalın 1950'li yıllardaki müdavimi Fahrettin Kerim Gökay'mış. Erol Ferah, Gökay'ın ekseriyetle temmuz ve ağustos aylarında geldiğini söylüyor: "Girişte bir şezlongda oturur, sıcaklayınca denize girerdi. Biz gençler bazen fazla bağırıp çağırırdık, o zamanlarda oturduğu koltuktan 'şişt' derdi. Biz de kendimizi toparlardık. Saat bir sularında kabinde takım elbisesini giyer, sonra tramvayla Kadıköy'e geçer, oradan vapurla Eminönü'ne vilayete giderdi. Yanında polis, koruma, bekçi olmazdı."

Fenerbahçe Burnu'nun doğu tarafındaki sahil tamamen spor kulüplerine tahsis edilmiş durumda. Kulüpler aslında bu varlıklarını Atatürk'e borçlu. Zira Gazi, 1937'de Fenerbahçe'ye yaptığı ziyarette, burunda kendisi için köşk yaptırılması teklifi üzerine, buranın kulüplere verilmesinin daha isabetli olacağını söylemiştir. Bugün burunda İstanbul Yelken Kulübü, Fenerbahçe ve Galatasaray kulüplerinin tesisleri bulunuyor (üstte). Doğma büyüme Kadıköylü olan Türkiye'nin en ünlü denizcisi Sadun Boro'yu, eşi Odo Boro ve kedisi Miço'yla birlikte gösteren heykel de Kalamış'ta (altta).





Kalamış Koyu'ndaki eski limanın yerinde, artık onun birkaç katı büyüklüğünde bir marina bulunuyor.

Fenerbahçe'nin anıt ağaçları da meşhur. Fenerbahçe Parkı'na büyük emeği geçen Çelik Gülersoy'un üzerine düşmesiyle parkın içindeki sakız ağaçları, İstanbul'un fethinden önceye tarihlenmiş. Yarımada girişindeki çınar ağacının yaşı da epey var. Belvü'nün önündeki çınar ağacı ise yakın tarihlerde kuruduğu iddiasıyla bir yaz günü herkesten habersiz kesildi. Bir zamanlar Celal Bayar'ın kotrasıyla önüne demirlediği, Atatürk'ün bir ziyaretinde müşterilerinin isteği üzerine Denizkızı Eftalya'yı çağırttığı Belvü Gazinosu ve otelinin yerinde de yeller esiyor. 1950'li ve 1960'lı yıllarda son ikbal dönemini yaşayan Belvü, şöhretli işletmecisi Aleko'nun 1964'te Yunanistan'a yerleşmesiyle eski şaşaalı günlerine bir daha geri dönmese de 1970'li yıllarda Fenerbahçe'nin özgür ruhunu solumak isteyenlerin mesken tuttuğu bir kır gazinosu olarak hayatını sürdürdü.

Belvü'ye komşu Mustafa Nevzat'ın köşkü ve Pakların evi, hepimiz için bir bahtiyarlık vesilesi olarak "rantsal dönüşüm" cenderesine girmemişler. Hemen bitişiklerindeki, bir zamanlar halkın "Çıngırlı Bahçesi" dediği Mösyö Cingria'nın arazisi başlıyor. Cingria eşsiz bahçesini daha sonra Belçikalı bir levanten olan Gustave Couteau'ya satmış. Sonradan Sakıp Sabancı'nın aldığı ve şimdi site olan bahçenin yan duvarında yükselen kırmızı köşk, sonradan titiz bir tamirat görmekle birlikte Bay Couteau'dan hatıra.







Aslında o köşk, her ne kadar tüm mahallenin adı Fenerbahçe olsa da Kalamış-Fenerbahçe arasındaki sınır. Çünkü Kalamış, başlı başına bir dukalık gibi. Orada doğup büyüyenler her zaman Kalamışlı olmakla övünür. Kalamış bir başka yazıya konu olması gerekse de önünden her geçtiğimde bahçesi Trabzon hurması, çam, nar ve zeytin ağacı dolu, üzerindeki mozaikleri ve desenleri hayranlıkla izlediğim Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun evinden söz etmemek olmaz. Büyük ressam ve şairin başlatmış olduğu "yazma şenliği" geleneğini annesi Hugette Eyüboğlu'yla birlikte devam ettiren Rahmi Eyüboğlu, dedesinin Todori ve Ayios İoannis Hrisostosmos Ortodoks Kilisesi'nin Kalamış İskelesi'nin yanından yürüyerek her sabah denize girdiğini anlatıyor. "Kalamış'ın acayip lodosu olurdu. Sahil doldurulduktan sonra hissetmiyoruz ama o zamanlar kumsal yosunla kaplanırdı. Dedem 1970'li yılların başında dahi sabahları denize girerdi. Babam bana eşkina taşları göstermişti. Buralar bambaşkaydı."

Şimdi ne kumsal kaldı, ne sahildeki iskele, ne de Kalamış'taki gençlerin müdavimi oldukları Saadet Hanım'ın Kahvehanesi ya da 1970'lerdeki adıyla Köhne. Yolu Köhne'den geçen şair Serdar Koçak, "Kalamış'ta sahil vardı/ Doğal sınırlarımız karadan/ Moda ve Fenerbahçesi/ Denizden tüm sahillerdi/ Antarktika buzulları dahil. / Bütün oyunlar oynayan bütün çocuklar vardı/" diye anlatıyor o günleri.

Theodora Sarayı'nın su ihtiyacını karşılayan sarnıç, kentsel dönüşüm sırasında yapılan yıkımlarda ortaya çıkmış (üstte). Kalamış'ın bitip Fenerbahçe'nin başladığı yerde, semtin eski namlı isimlerinden Bay Couteau'nun kırmızı köşkü bulunuyor (en üstte).



Çocuklar şimdi annelerinin nezaretinde parkta oynuyor. Biraz daha büyükler kaykaya biniyor. Parkın hemen dibindeki Kalamış Marina ve yanı başındaki Fenerbahçe Marina, Türkiye'nin en gözde teknelerine ev sahipliği yapıyor.

KAYALIKLARIN SAHİBİ AKDENİZ FOKLARI

Kaptan Işık Yüceoral yönetiminde Hangover'la marinadan çıkıp, Fenerbahçe'yi bir de denizden görmek istedik. Işık Kaptan, bize önce "öreke taşı" da denen kayalıkları gösterdi. Bir zamanlar üzerinde Hera'nın heykeli olan öreke taşının ismi de muhtemelen Hera'dan geliyor. Heykelin akıbeti bilinmese de Sasanilerce yıkıldığı tahmin ediliyor. Bizans'ın sonradan haberleşme amacıyla kayalıkların üzerine kurduğu ateş kulesi Osmanlı'da önemini yitirmiş, kayalıklardaki kaide ise 19. yüzyılda Avrupa'ya kaçırılmış. Bu kayalıkların ev sahibi, 1960'lı yıllara kadar civarda "ayı balığı" olarak isimlendirilen Akdeniz foklarıymış.

Hasan Reis, o foklardan birinin avcı bir arkadaşı tarafından tüfekle vurulduğunu anlatıyor. "'Ne yapıyorsun dememe kalmadan arkadaşım öreke taşı üzerindeki foku vurdu. Sahile çıkardım ama yaşamıyordu. Kaldırdım, balık haline götürdüm. Orada büyükler 'Kim işledi bu cinayeti' diye çok kızdılar. Hatamızın ne kadar büyük olduğunu o zaman anladım. Sonraki yıllar hep

kollamaya çalıştım. Ama zaten on beş yıl sonra, yani 1960'lardan itibaren hiç fok görmedim."

Neyse ki Fenerbahçe Feneri tüm ihtişamıyla hâlâ ayakta. Kanuni Sultan Süleyman'ın fermanıyla 1562 yılında inşa edilen fenerde odun ateşi, mum ve zeytinyağı yakıldı. Fener, Osmanlı'nın ilk feneri olarak tarihe geçti. Fenerin yanında sırayla askeri gazino, Galatasaray tesisleri, Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri ve İstanbul Yelken Kulübü bulunuyor. Dr. Müfit Ekdal, Galatasaray tesislerinin inşası sırasında Jüstinyen mendireğinin kaybolduğunu söylüyor.

Yalnız mendirek ve foklar mı? Istakozlar, orkinoslar, mor salkımlı evler, Sebastiyano Oteli, Degucis'in villası, Deli Fuat Paşa'nın köşkü, hiçbiri ve daha fazlası yok.

Fenerbahçe'de 70 yıldır yaşayan Selma Ferah, "Onlarla birlikte insanlar da gitti" diyor ve devam ediyor: "Nurettin Teksan'ın aldığı Oppenheimer'in evinde Münir Nurettin çıplak sesiyle şarkı söyler, biz ondan yüzlerce metre uzakta evimizin bahçesinde onun sesini dinlerdik. Sokağa çıkardık Fransızca, İtalyanca, Ermenice, Rumca, Türkçe, İngilizce konuşulurdu. Herkes birbirine selam verirdi. Şimdi hiçbiri yok, kayboldu gitti." ●



Fransız işadamı Jean Georges'un 1906'da yaptırdığı Villa Mon Plaisir, kapısının iki yanında bulunan ilkbahar, yaz, sonbahar, kış seramik tablolarıyla bakanı bir daha baktırıyor. Ancak daha önemlisi II. Abdülhamit döneminde saray terzisi olan Jean Botter'in muhteşem villalarının ikisinin yok olduğu, diğer ikisinin de kafelerin insafına terk edildiği bir dönemde Frik Ailesi sayesinde hâlâ kendi ayakları üzerinde duruyor (üstte). Kızıltoprak'tan gelip Fener Kalamış Caddesi'nden ilerlerken, eski Sahil Sineması'nın yerine inşa edilen otelin tam karşısındaki sokaktan Bağdat Caddesi'ne doğru yürürseniz, sağ kolda Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun göz kamaştırıcı mozaiklerle kaplı evini görürsünüz. Bedri Rahmi ve eşi Eren Eyüboğlu'nun birlikte başlamış oldukları yazma şenliği, gelinleri Hugette ve torunları Rahmi Eyüboğlu'nun çabalarıyla bu yaz 65. yılını kutlayacak (karşı sayfada üstte ve altta).



110 dakikada 8 gol atıldı...

YILDIZLAR TOPLULUĞU :

Dalyanda Futbol Festivali

Eski şöhretler, 15 yıldır kar, yağmur, çamur demeden, her Pazar Kadıköy, Dalyan sahasında buluşuyor...

Ertuğrul AKÇAYLI

Dalyan'da balık yerine, gerçek futbol vardı...

Gündüz KILIÇ

Emekli futbol

Orhan ALDINÇ

Dalyan'da "Babalar Maçı"

Fenerbahçe ve çevresinde oturanlar, 1960'lardan 80'li yılların başına kadar pazar günlerini iple çekerdi. Çünkü bugün İş Bankası bloklarının yer aldığı Dalyan'daki top sahasında bir zamanlar yeşil sahaların en şık kramponları, "Babalar Maçı"nda arz-ı endam ederdi. Botter'lerin üçüncü evinde bir dönem oturan İttihatçı Sabur Sami Bey'in torunu Mehmet Draz, "Mehmetçik Basri'den Lefter'e, Sinyor Bartu'dan Cemil Turan'a, Ziya Şengül'e kadar birçok Fenerbahçe efsanesi o sahanın çevresindeki bazen binleri bulan futbol sevdalılarına unutulmaz anlar yaşattı" diyor. Sahada top koşturmak için can atanlar yalnız futbolcular değilmiş. Sarı lacivertli camianın asırlık çınarı Halit Deringör, maçlardan birine sonradan kulübün unutulmaz başkanlarından olacak Emin Cankurtaran'ın gıpgıcır krampon, tertemiz konç ve sıfır futbol topuyla geldiğini hatırlıyor. Fenerbahçe'den 60 yıldır ayrılmamış Harun Cenani, kendisinin de aralarında olduğu mahalle gençlerinin maç sırasında gazoz satıp harçlıklarını çıkardığını anlatıyor.

Yenikapı sahilinde doldurulan alan, salt semtin denizle ilişkisini daha da zayıflatmadı, aynı zamanda İstanbul'un kuşbakışı görünümünü de olumlu sayılamayacak biçimde değiştirdi. Ağustos 2013'te çekilen hava fotoğrafında henüz doldurulma aşamasında görülen 546 dönümlük bu alan Mart 2014'te açıldı. Daha önce kent meydanlarında yapılan kitlesel mitingler ve belediyenin kültürel etkinlikleri için kullanılıyor.

Denizi "kazık"lamak!



İstanbul Boğazı bir dünya mirasıdır... Bu, kentin kıymetini bilenlerin sıklıkla yinelemek zorunda olduğu bir özellik. Kentsel dönüşüm hareketleri ve aşırı yapılaşma İstanbul'u boşluk yoksunu kıldı. Bu nedenle, ne zaman bir boşluk gereksinimi doğsa, ilk çarelerden biri, denizin bir parçasını doldurmak oluyor. Dolgu alanlarının yüzölçümünün toplamı, kentin en kalabalık ve geniş ilçelerinden birine denk geliyor.

YAZI **TEVFİK TAŞ**

TURGUT TARHAN

İstanbul'un merkezi neresi? Bundan 50 ya da 60 yıl öncesinin kenti için bu soruya yanıt vermek belki daha kolaydı; bugün de kolay olabilir, kimi "Tarihi Yarımada" der, "turizm ve ticaret orada dönüyor"; kimi "Taksim/Beyoğlu". Öyle bir kenttir ki İstanbul, kimseyi haksız çıkarmaz.

Ancak bu kentin merkezinin aslında, bütün bu semtler değil de deniz olduğuna beni Şara Sayın ikna etmişti. Türkiye'de Alman filolojisinin belirleyici profesörlerinden biridir Şara Sayın. O dilin çeviri bilim dalının kuruluşuna öncülük etmiştir. Fakat o, benim için Şara Teyze'dir, anne büyüsüdür.

Şara Teyze'yle, Gümüşsuyu'nda Kabataş'ı, Sarayburnu'nu sıyırarak adalar ufkuna açılan balkonundan denize bakıyorduk:

"Babam Selim Bil, Osmanlı'nın son dönem saatçilerinden biriydi. Onun yaptığı saatler kaç hanedanın, seçkinin duvarına asıldı bilmiyorum. Bizde çok azı var. Ama onun da annemin de bu kentteki asıl saati denizdi. Çünkü deniz, sadece mevsimlerin değişim göstergesi değildir. Kentteki bütün ilişkilerin belirleyicisidir. Dedem, Hüseyin Hilmi astrolojiyle ilgili; göğü izliyor durmadan, oğlu, saatleri, yani kadranda dönen zamanı... Fakat biz ne yaşarsak yaşayalım denizi İstanbul'da, bu kenti içselleştirenlerin merkezidir."

Kabataş'taki "Martı Projesi" adı altında denizin doldurulması, Şara Teyze'nin ömrünün son demlerinde başladı. O, denize ilişkin sürüp giden bu doymazlığa, gözünün önüne dikelecek olan ve kim bilir başka hangi açgözlülüklere davetiye sayılacak bütün bu görünüme tahammül etmek artık olanaksız, der gibi veda etti dünyaya.



Üsküdar, sahilindeki merkezini, geçmiş zamanlarda sahip olduğu meydanı ve neredeyse bütün boş alanlarını kaybetti. Bunu telafi etmek için denizi "kazıklama" beton sistemiyle dolduruluyor. Bu amaçla 2017'de Şemsi Paşa Camii ve Üsküdar İskelesi arasında başlanan kazıklama çalışması, haziran ayında tarihi camide çatlaklara neden olduğu için durduruldu. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, projenin tekrar değerlendirileceğini duyurdu.



GÖKHAN TAN



Şimdi o balkondan tekrar bakıyorum. Deniz yine karşımda; ama bu kez kıyıdaki devasa iş makineleri, demir ve teneke yığınakları bakışımı kesintiye uğratıyor. Sola, Beşiktaş'a doğru döndüğümde, bakışım önce Bezmiâlem Valide Sultan, yaygın bilinen adıyla Dolmabahçe Camii'ne takılıyor...

Osmanlı donanmasının demirlediği, doğal bir liman görünümünde olan bu koy; 17. yüzyıldan başlayarak doldurulmuş ve sanki başka yer kalmamış gibi padişahların Boğaziçi'ndeki bahçelerinden birine dönüştürülmüş; "Has Bahçe."

Çeşitli padişahlar tarafından, farklı zamanlarda yaptırılan köşk ve kasırlardan sonra buraya "Beşiktaş Sahil Sarayı" kuruldu. Yapının adı zaman içinde "Dolmabahçe Sarayı" olarak değişti, benimsendi, yaygınlaştı. TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Sekreteri Akif Burak Atlar şöyle anlatıyor: "Beyoğlu Kentsel Sit Alanı'nda bulunan bölgede yapılan dolgu çalışmalarında, ne yazık ki koruma ilkeleri göz ardı ediliyor, avan (ön) projeye göre yapılan uygulama, planlama ilkeleriyle bağdaşmıyor. Kabataş sahili, üzerinde İstanbul tarihinin değerli mimarları Mimar Sinan'ın eseri Molla Çelebi Camii, Garabet Balyan'ın eseri Valide Sultan Camii ve devamında yine Balyan Ailesi'ne ait Dolmabahçe Sarayı'nın bulunduğu önemli bir siluet alanı. Proje inşaatı ve dolgu sahası ilerledikçe kıyı kimliğinde ne yazık ki telafisi mümkün olmayan zararlar oluşacak."



Çubuklu-Kanlıca arasındaki sahil yolunun genişletilmesi için yapılan dolgular yaklaşık bir buçuk kilometre uzunluğunda ve 10 metre genişliğindeydi. Ancak bu, semtteki son dolgu olmayacak; zira bu yolun ikinci etabı da yapılacak (solda). 1988'de yapılan ve 720 çelik kazık üstüne oturtulan sahil yolu, Kuruçeşme-Arnavutköy arasında yaklaşık bir buçuk kilometre uzunluğundaki alanı daralttı. Semtin sahiline şimdi yeni dolgular yapılıyor (altta).



FOTOĞRAFLAR: TURGUT TARHAN

İstanbul'da denizi doldurarak yer elde etme isteği, Osmanlı'da başkalarınca da dile getirilmiş: Eugene-Henri Gavand; yani İstanbul'un ilk metrosu sayılan, Karaköy-Pera (Galata sırtı) arasında bugün de işleyen Tünel'i yapan mühendis bunu yazıya dökmüş. Atlas Tarih dergisinin Nisan-Mayıs 2011, 5. sayısında Orhan Erinç şöyle yazıyor: "Fransız mühendis Gavand, 1876'da tünellerle Boğaz'ı kat eden bir metro ve Yedikule'den Topkapı Sarayı'na kadar deniz doldurularak liman projesi hazırladı. Projenin ekseninde denizin doldurulmasının olmasının nedeni o günün imtiyazlı kesimlerinin de Boğaz kıyılarında toplanmış olmasıdır. Ancak Osmanlı'nın bu dev projeye ayıracak zamanı da parası da yoktu."

Gavand'ın dolgu liman projesi İstanbul denizinden "2 milyon metrekarelik alan almayı" önermiş. Bereket ki Osmanlı'nın o zaman parası yokmuş.

Ancak bu, denizin kurtulduğu anlamına gelmedi. Emirgan-Sarıyer sahil yolu açılması ve genişletilmesi 17. yüzyıldan sonra denizden yol elde etmek bakımından yeni bir süreci başlattı. Yıl 1956'ydı. Belki o yılların çevre bilinci buna tepki vermeye yetmedi; belki ilk örneklerden biri olduğu için masum göründü ya da İstanbul Boğazı'nın bu kıyısında yaşayanların bir kesimi memnun oldu.

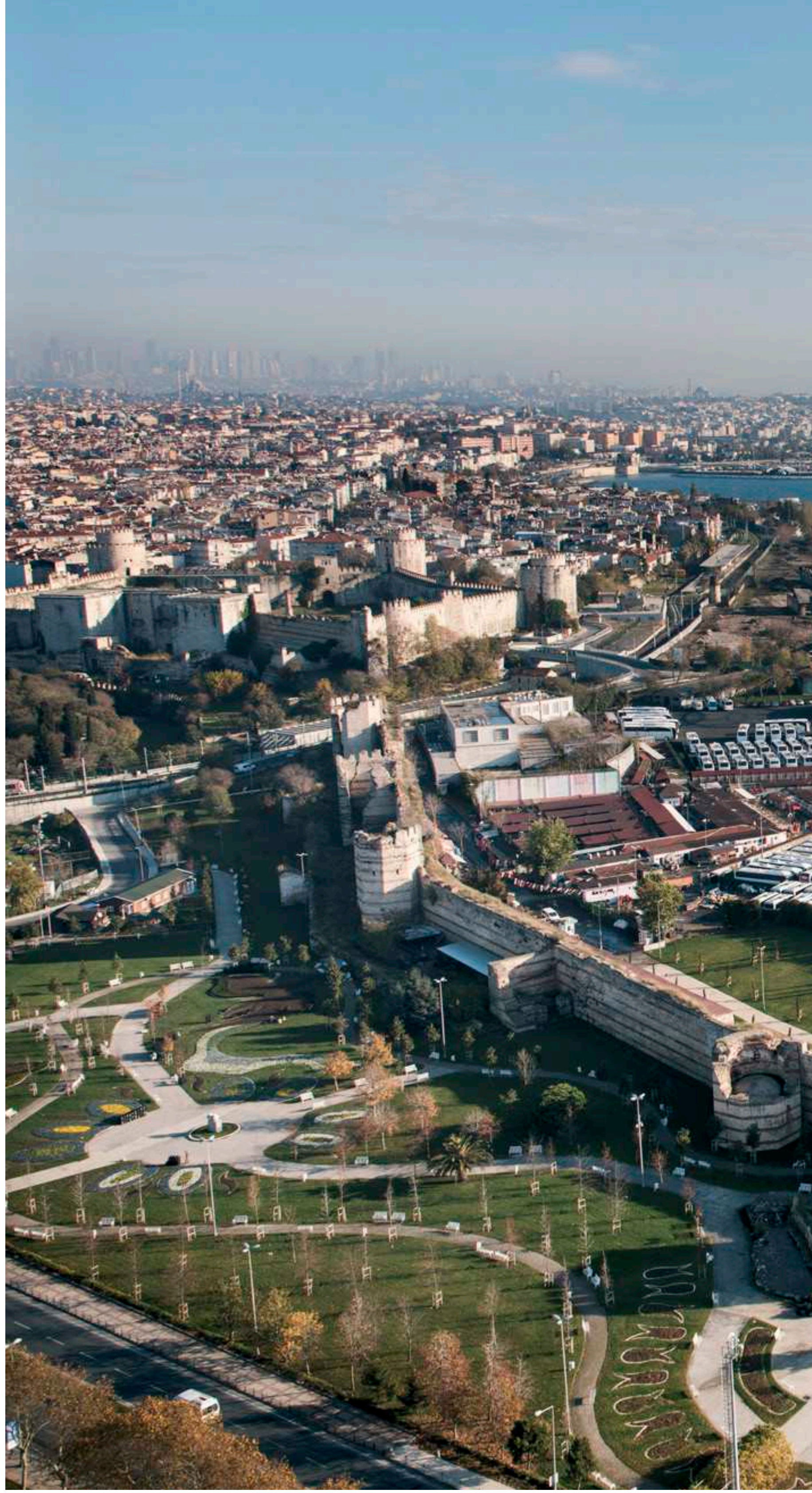
T24 haber sitesi şu bilgileri veriyor: 1988 yılında sadece Üsküdar-Harem arasında dört buçuk

kilometrelik sahil yolu ya da Çayırbaşı-Sarıyer arasında yapılan ikinci kazıklı yolla Boğaz 25 metre daraltılmadı; bir de Kuruçeşme-Arnavutköy arasında 720 çelik kazık üstüne oturtulan yaklaşık bir buçuk kilometre uzunluğunda yol açıldı. 2005'te Sahil Güvenlik Komutanlığı için Telli Baba Koyu dolduruldu. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2014 yılında Emirgan sahil yolunun kara kesimine 8 metre ekledi ve Boğaz da bu bölgede o kadar daraldı… 700 metrelik sahil kesiminde, önce denize kazıklar çakıldı, ardından beton döküldü.

Gazeteci arkadaşımız Banu Tuna, bizim son 15 yıla bakmamızı sağlıyor: "Maltepe ve Yenikapı sahillerine yapılan dolgular, İstanbul'un kuşbakışı görünümünü ve haritasını bile değiştirdi. 2000'den bu yana 2.55 kilometrekarelik bir alan yaratılmış oldu. Bunun içinde Yenikapı ve Maltepe'deki devasa rekreasyon alanları, Yassıada'yı toptan değiştiren dolgular, Ataköy Yat Limanı'na yapılan ekler, Avcılar sahilindeki park, Yenikapı'dan Beylikdüzü'ndeki yeni yerine taşınan balık hali, Pendik'te inşa edilen marina var." Ahırkapı-Bakırköy, Caddebostan-Pendik hatlarında yol yapmak için doldurulan alanlar bir anlamda Karadeniz'de yapılan otobana benziyor. Semtler deniz kıyısında ama deniz yok gibi uzakta...

Tuna, doldurulan alanların Heybeliada büyüklüğünde bir alan, 2.35 kilometrekare oluşturduğunu söylüyor. "Üstelik" diyor, "bazı yerlerdeki tramvay ve tekne park gibi nedenlerle yapılan dolgu alanları bu hesabın dışında. Dolgu alanlarının toplam büyüklüğü bunlar da eklendiğinde Güngören ilçesini geride bırakıyor; 5 bin 313 kilometrekare gibi. Bu da otuz dokuzuncu ilçe demek..."

Akif Burak Atlar, "Çeşitli fonksiyonlar için kıyı alanlarını doldurup yeni arazi elde etmek, yönetenler için, inşaat sektörü için kamulaştırma maliyetinden kaçmayı sağlıyor" dedikten sonra ekliyor: "Bu, aynı zamanda kentsel dönüşüm ve benzeri nedenlerle inşaat enflasyonuyla ortaya çıkan hafriyat toprağının değerlendirilmesine yarayan bir yöntem. (Her dolgu işinin yeni bir "ihale" anlamına geldiğini de hatırlatalım elbette…) Boğaz hattı boyunca otopark yapımı için devam eden dolgu alanları, binlerce yıllık dünya mirası Tarihi Yarımada'nın coğrafi formunu değiştiren Yenikapı dolgusu ve Maltepe'de miting alanı için yapılan dolgu alanı akla ilk gelen uygulamalar."



GÖKHAN TAN

Tarihi Yarımada'yı çevreleyen sahil yolunun, Aralık 2016'ta hizmete giren Avrasya Tüneli'ne uygun hale getirilmesi için düzenlenmesi de 60 dönüm alanın doldurulmasıyla sonuçlandı. Sahil yolu, fotoğrafın sağ altında tek başına görülen Mermer Kule ile solda görülen Yedikule Surları arasından geçiyordu; bu eski yol şimdi yaya kullanımına açıldı.



TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, kentin boşluk ihtiyacının denizden yararlanarak giderilmesine ilişkin şunu söylüyor: "Boğaz hattında otopark yapımı için devam eden dolgular, Kadıköy'e cami, Yenikapı'da arıtma tesisi, Maltepe'de miting alanı, tüm Marmara kıyısı boyunca devam eden yollarda görüldüğü gibi her türlü kamusal donatı ihtiyacının karşılanmasında arazi elde etmenin yolu ne yazık ki dolgu yapmak gibi algılanır oldu. Kent içinde yaratılamayan, heba edilen meydan ve yeşil alanlar ile korunamayan sahil şeridini denizden alarak telafi etmeye çalışıyor kenti yönetenler. Oysa Boğaz gibi eşsiz coğrafyaya sahip bir kentte, kıyıların doğal olarak korunması, kent estetiğini artıran bir unsur olabilirdi."

Dahası pek çok mimar ve mühendis, dolgu alanların aslında başka bakımlardan da sorunlu olduğunu söylüyor.





TURGUT TARHAN

Tuna, mimar Korhan Gümüş'ün sözlerini aktarıyor: "Kıyılar insanların, araçların biriktiği ana ulaşım omurgalarına dönüştü; çünkü Avrasya Tüneli, Marmaray gibi büyük projeler kent merkezinde trafiği yoğunlaştırdı. Bunların tamamının zemini dolgu. Olası bir deprem ve tsunamide en riskli, en çok zarar görecek yerler. İş başlangıç ve çıkış saatleri gibi belli zamanlarda bir yoğunluk söz konusu, yüz binlerce insan bu alanlarda birikiyor. Ayrıca önemli bir konu daha var; Avrasya Tüneli, Marmaray olası bir tsunamide, ani su baskınına karşı nasıl korunuyor, su nasıl tahliye ediliyor bunu bilmiyoruz. Dolguların bu kadar kolayca, tartışılmadan ve düşünülmeden yapılmaması lazım. Hiç yapılmamalı demiyorum. İmara ilişkin bütün meseleler gibi, bu konu planlı ve hukuk çerçevesinde, bir kamu düzeni içinde gerçekleştirilmeli."

İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi'nden Dr. Taner Yıldız, arkadaşımız Tuna'ya şöyle diyor: "Kıyı dolguları, denizde biyo-çeşitliliği olumsuz etkiliyor. Bazı balık türleri yalnızca belli habitatlarda, belli derinliklerde bulunur. Bu türler eğer dolgu alanları tarafından tahrip edilen sığ bölgelerde bulunuyorsa, balığın kaçma şansı olamadığı için bu tür ortadan kalkabiliyor. Bu durumda besin zinciri üzerinde de bazı kaymalar yaşanıyor. Bazı balık türleri ise mevsimsel olarak göçer. Üreme göçü birçok tür için derinden sığ sulara doğru gerçekleşir. Üreme bölgesi dolgu alanları tarafından yok edilen türler için o bölgede üreme şansı kalmaz." Daha da beteri, durum bununla bitecek gibi görünmüyor. Örneğin Kuleli Askeri Lisesi'nin sahiline "Geometrik Düzenleme" adı altında, kazıklı yol yapılıyor. İhalesi yapıldı. Projenin şartnamesinde, okulun önündeki 320 metre uzunluğundaki sahilin, yaklaşık 25 metre genişletileceği belirtildi. Sahile 1200 adet çelik boru kazık çakılacak. Boruların toplam uzunluğu 7 bin metreyi bulacak. 750 ton çimento, 1150 ton demir kullanılacak.

Çubuklu-Kanlıca arasındaki sahil yolu genişletilmesi… Kazıkları tamamlanan projeyle, beton set yapılacak. İBB ve Beykoz Belediyesi işbirliği ile başlatılan Boğaz sahili yolu yapım

Maltepe'deki devasa rekreasyon (açık hava toplantısı, spor sahaları ya da park) alanları için deniz 2013 ve 2014'te dolduruldu. Kentin siluetinde büyük bir değişiklik meydana getiren 1200 dönümlük bu alan, Yenikapı'daki benzeri gibi en çok seçim dönemlerindeki mitinglerde hatırlanıyor.

GÖKHAN TAN

CHEMIN DE FER SOUTERRAIN DE GALATA À PÉRA DIT TUNNEL DE CONSTANTINOPLE

PL I

Position du Tunnel de Constantinople

CONSTANTINOPLE

MER DE MARMARA


TURGUT TARHAN

çalışmaları, kazıklı yol sistemiyle denize doğru 10 metre genişleyecek. Projeyle ilk etapta Çubuklu İskelesi ile Kanlıca arasında 1200 metrelik sahil yolu gerçekleştirildi. Beykoz'a doğru uzatılacak ikinci etabın da tamamlanmasıyla üç kilometrelik sahil yolu inşa edilmiş olacak.

Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu günlerde Kadir Topbaş, Mimar Sinan'ın İstanbul'daki küçük ama mimari değer bakımından "eşsiz" sayılan Şemsi Paşa Camii'nin duvarlarındaki çatlaklar nedeniyle, "Şemsi Paşa'nın önüne dolgu yapılmayacak" dedi; ama bu, her an değişen politik gidişattan ötürü ne kadar güven verir bilinmez. Dahası Üsküdar'a meydan projesi deniz doldurulmadan yapılamıyor. Çünkü kara dolmuş durumda. 49 yıllığına kullanım izniyle kiraya verilen Beykoz Paşabahçe'deki Tekel Fabrikası'nın arazisine de dolgu düzenlemesi yapılacak. Peki niçin? "Otel yapılacak" diyor haberler.

İstanbul'dan söz edilen pek çok yerde "Plansız yapılaşma" diye bir cümle kurulur. Bu, kentin ekosisteminin bozulmasını da içeriyor. Bulunan her boşluk, kimi girişimciler için sadece bir AVM yeri. Bir yandan sürekli büyüyen bir kent var; bir yandan küçülen deniz. İçi kaya kütleleriyle ya da toprakla dolu kamyonlar, deniz kıyısına geliyor, içindekileri denize döküyor ve gidiyor. İstanbul Boğazı'nın yeryüzü mirasındaki yerini, bu kente başka ülkelerden gelenler bile bize anlatamıyor ve kamyonlar hafriyat taşıyor, iş makineleri devasa kazıklar çakıyor.

Özdemir Asaf'ın dizeleri takılıyor dilime:

"- Denize bak.
- Baktım.
- Denizi gör.
- Bakmak kadar kolay değilmiş bu.
- Denizi düşün.
-Bunu yapamıyorum, ben daha o kadar olamamışım."

Yenikapı'dan geçiyorum. Dolmuş, müşterilerini alırken "Sahil yolundan" diye bağırıyordu. Ancak deniz görünmüyor. Denizi düşünmek çabası için görebilmek gerekir onu; umalım ki daha fazla doldurup, daraltıp etrafını duvarla çevirerek uzaklaştırmasınlar onu bizden ●

Kuruçeşme - Arnavutköy arasında 1988'de, yüzlerce çelik kazık üstüne oturtulan dolgu alanı yaklaşık bir buçuk kilometre uzunluğundadır (üstte). Yenikapı'da yapılan dolgular, iki semt arasında denizi görerek yürümek olanağını ortadan kaldırarak kentin öteki sahil semti Samatya'yı da etki alanına alacak bir boyutta oldu (solda, üstte). Fransız mühendis Eugene – Henri Gavand; 1876'da tünellerle Boğaz'ı kat eden bir metro ve Yedikule'den Topkapı Sarayı'na kadar deniz doldurularak bir limanlar projesi hazırladı. Gavand'ın haritası uygulansaydı, İstanbul denizi 2 milyon metrekare daralmış olacaktı (solda, altta).

OTOGAR

Şehrin kapısı

Ayrılık hüznünün, kavuşma sevincinin, kaçışların, dönüşlerin mekânı İstanbul Otogarı, sahne olduğu sayısız hikâyeyle şehrin hem aynası hem kapısı. Yaklaşık 300 bin metrekare kullanım alanıyla Avrupa'nın birinci, dünyanın üçüncü büyük otogarı konumundaki bu dev kompleks hâlâ ulaşımın en önemli geçiş noktası.

YAZI VE FOTOĞRAFLAR **TOLGA İLDUN**



Türkiye'nin yolları 23 yıldır "Büyük İstanbul Otogarı"nda birleşiyor. Darbe girişimi sonrası adı "15 Temmuz Demokrasi Otogarı" olarak değiştirilen tesis, günlük 600 bin yolcu kapasitesine sahip.



Otobüs tamircisi usta, çırağı ile birlikte otobüsün hava filtresini temizliyor. Otogarın pek bilinmeyen alt katlarında park alanlarının yanı sıra tamir, kaporta ve cam atölyeleri var (üstte). Otogarda birçok terzi dükkânı bulunuyor. Çalışanlar işlerin az olduğu bir aralıkta televizyon izlemeye dalmış (karşı sayfada, üstte). Muş'tan İstanbul'a 15 yaşında göç eden ve otogardaki lokantalardan birinde garson olarak çalışan Ferdi Subaşı'nın en büyük hayali bir gün Fransa'daki ağabeyinin yanına gidip onun gibi iyi bir inşaat ustası olmak (karşı sayfada, altta).

Seksenli yıllara gelindiğinde halen Avrupa Yakası'ndaki İstanbul Otogarı, Topkapı'ydı. Adı İstanbul Trakya Otogarı olan tesis artık yolcu sayısı nedeniyle yetersiz gelmeye başlamıştı ve bu nedenle Trakya ve Anadolu olmak üzere iki bölüme ayrılmıştı. Bir süre daha böyle gittiyse de yaşanan aksaklıklar nedeniyle daha büyük ve modern bir tesise ihtiyaç duyulmaya başlandı. Mimar Sinan Üniversitesi Öğretim Üyesi Mehmet Çubuk tarafından 1986 yılında, ilk adı Altıntepsi ya da Altıntepe olarak bilinen yeni bir otogar projelendirildi. İnşaatı üstlenen firma Cevahir Holding oldu. Konum itibarıyla Esenler ve Bayrampaşa arasında kalan otogarın inşasına 1987 yılında başlandı. Yeni otogar 5 Mayıs 1994 tarihinde açıldı. Topkapı'daki ilk otogar ise yıkılacak, yerine şimdiki Osmanlı Otağı ve Şehir Parkı kurulacaktı.

Halk arasında "Esenler Otogarı" olarak bilinen "Büyük İstanbul Otogarı", 2016 yılındaki darbe girişimi sonrasında "15 Temmuz Demokrasi Otogarı" adını aldı. Günlük 600 bin yolcu kapasitesi olan otogar, 290 bin metrekare kullanım alanına sahip. Sayısız otobüs firması ile Türkiye'nin dört bir yanına ve sınır komşusu birçok ülkeye otobüs seferi bulunan, Türkiye'nin ve Avrupa'nın en büyük, dünyanın ise üçüncü büyük otogarı konumundaki kompleks, hâlâ yolcu taşımacılığının büyük bir kısmının karayolu ile yapıldığı ülkemizdeki en önemli geçiş noktası. Türkiye'nin yolları 23 yıldır işte tam da burada birleşiyor ve yine tam da burada ayrılıyor.

Yazıhaneci Muharrem Kaymaz, mesleğe daha çocukken otogarın Sirkeci zamanında, bir arkadaşının yanında çalışarak başlamış ve 40 yıldır bu meslekte. Tokat, Niksarlı olan Kaymaz, 62 yaşında. Otobüsçülüğün kalbinin Sirkeci'de attığı zamanlarda trafik sorunu olmadığını ve o zamanlarda Anadolu'ya seferlerin arabalı vapur ulaşımı ile yapıldığını söylüyor. 1971-72 yıllarında Topkapı Otogarı'na geçilmesiyle mesleğe orada devam ettiğini ve esas orada para kazandıklarını ekliyor. Topkapı Otogarı'nda 19 yazıhane bulunduğunu söyleyen emektar yazıhaneci, o dönemde bir yazıhaneyi birçok otobüs işletmecisinin paylaştığını ve özellikle kış aylarında yolcuların da birikmesi ile oldukça dar alanlarda çalışmak zorunda kaldıklarını belirtiyor. Bugün Esenler Otogarı'nda 170 yazıhane olmasına, daha geniş bir alanda rahatça çalışmalarına rağmen, Topkapı zamanındaki samimiyeti bulamadıklarından yakınıyor. Yine Topkapı döneminde maaşlı değil de komisyon ile çalıştıkları için gelirlerinin daha iyi olduğunu söylüyor. Sözlerine, "O zamanlarda

otobüslerde sigara içmek yasak değildi. Araçta kül tablaları vardı, araç gelince ilk iş onları boşaltmak olurdu. Devir değişiyor. Günden güne her şey değişti. Herkes bir aradaydı. Burada geniş alanda herkes dağınık ve kimse kimseyi göremiyor. Yabancılaşma arttı" diye devam ediyor.

İSTANBUL İÇİNDE İSTANBUL

Her gün on binlerce yolcunun seyahat ettiği ve büyük bir keşmekeşin yaşandığı, küçük bir ilçe nüfusuna eşdeğer "Esenler Otogarı", bünyesinde altı bin personel barındırıyor. Garson Ferdi'nin çalıştığı lokanta, Cumali Abi'nin çayhanesi, Ali Abi'nin berberi, frenci Remzi Amca'nın tamirhanesi veya İnce Mehmet'in yedek parça dükkânı, Şükrü Abi'nin boyahanesi, Emin Amca'nın terzihanesi gibi birçok alanda yolcusuna ve personeline hizmet veren esnafı ile Esenler, bir otogardan çok İstanbul içinde ayrı bir İstanbul gibi.

Emekli olmasına rağmen otobüs şoförlüğü mesleğini severek sürdüren 52 yaşındaki Emsiya Yaman, 30 yılı aşkın şoförlük mesleğinin 22 yılını otobüsçülük sektöründe geçirmiş. Otogarlar, havalimanları ve tren garları gibi kilit noktaların bir şehrin aynası olduğunu düşünüyor. Mevcut otogarın gerek alt katları, gerekse üst katlarından memnun olmadığını dile getiren emektar şoför,



özellikle otobüs personeli için koşulların iyileştirilmesi gerektiğini söylüyor. "Anadolu'ya seyahat eden otobüsçüler haftanın bir veya iki günü mutlaka İstanbul'a geliyor ve geceyi otobüslerde uyuyarak geçiriyor" diyen Emsiya Yaman, otobüste uyumak zorunda olmanın büyük bir sorun olmadığını fakat park sorunu bulunduğunu ve bazı temel ihtiyaçlarını gidermekte zorlandıklarını anlatıyor. Otogarın mimarisi nedeniyle araç giriş ve çıkışlarında kazalar ve sıkışıklıklar



Otobüsün kalkış saatini bekleyen genç yolcu belki de gideceği yerin hayalini kuruyor (solda). Davul zurna eşliğinde çekilen halaylar, havaya atılıp tutulan asker adayları, otobüs hareket ettikten sonra okunan İstiklal Marşı otogarın asker uğurlama gelenekleri (sağda).



yaşandığını belirtiyor. İstanbul gibi bir şehrin daha modern ve kolay ulaşılabilir bir otogara ihtiyacı olduğunu vurguluyor. Kış aylarına girerken otobüs koltuklarının yeterince dolmaması sebebiyle firma sahiplerinin araç seferlerini azalttıklarını belirten Emsiya Yaman, bu nedenle sıkıntı yaşandığını şu sözlerle anlatıyor: “Sefere gidiş ve gelişlerde bir otobüs toplam 50 kişiyi doldurursa masrafı ancak çıkıyor. Aşağısı zarar!” Mesleğinin en büyük zorluğunun ise yolcularla bazı konularda yaşanılan anlaşmazlıklar olduğunu belirtiyor. Özellikle Anadolu’nun kırsal bölgelerine sefer yapan araçlarda yolcuların ağır yüklerini taşıtmak istediklerini, bu ilave yük bedellerinin araç şoförü ve yolcu arasında anlaşmazlığa neden olduğunu söylüyor.

Otogar, yolcuların bir kısmına bakımsız, karmaşık ve karanlık görünse de bu görünümün altında gerçek hayat hikâyeleri ve yaşanmışlıkların izleri var. Türkiye’nin her yöresinden binlerce insanı bir arada görebileceğiniz ender geçiş noktalarından biri olan otogarda, tam anlamıyla memleketten insan manzaraları ile karşılaşmak mümkün. Her gün birbirinden farklı yerli ve yabancı yolcuların bir arada olduğu, hüzünlü ayrılıkların yaşandığı, yolu gözlenenlerin sabırla beklendiği ve sevinçle karşılandığı, kaçışların, dönüşlerin ve daha nice anı ile yüklü hikâyenin yaşandığı bir geçiş noktası...

Personeli içinse ekmek kapısı olmasının dışında, hayatlarının uzun bir bölümünü geçirdikleri bir mekân. Çoğunluğunu emektar personelin oluşturduğu, ortalama 10 ila 20 yıldır otogarda çalışan bu insanların yine birçoğu Topkapı ve



hatta Sirkeci dönemlerinde de otobüs taşımacılığında çalışmış. Emektar personel, o dönemleri özlemle anarken, diğer yandan son yıllarda özellikle ana rakip olan havayolu taşımacılığının yolcular tarafından daha ulaşılabilir olması nedeniyle işlerinin azaldığından şikâyet ediyorlar. Yine o eski dönemlere oranla otobüs firma sayısı ile rekabetin de artması, durumu daha da zorlaştırıyor. Bayram zamanları gibi uzun tatil dönemleri haricinde, otobüslerin çoğunluğu, yolcu bulma sıkıntısı çekiyor ve koltuklarını dolduramıyor. Yine de 353 firma, 8 bin 500 otobüsüyle yılda 200 milyondan fazla yolcuyu ülkenin en ücra köşesinden en büyük şehirlerine, neredeyse kapıdan kapıya taşıyor. Özellikle son 10 yılda özel havayolu şirketlerinin kurulması, birçok kente havalimanı yapılması, yüksek hızlı tren hatlarının açılması gibi gelişmelerle tahtı sallanır gibi olsa da; otobüs sektörü hâlâ varlığını sürdürüyor. Yaz ve bayram tatillerinde, Anadolu'daki hasat zamanlarında veya üniversitelerin kayıt dönemlerinde otobüslerde koltuk da bilet de karaborsaya düşebiliyor. Bu dönemlerdeki yoğunluklar genellikle ek seferler açılarak karşılanmaya çalışılıyor.

Toplam 25 yıllık meslek hayatının 15 yılını otogarda oto boyacı olarak devam ettiren Ali Demirtaş, otogarın üst katlarında olup bitenlerden haberdar olmadığını söylese de burayı tertip ve düzen açısından çok sağlıklı bulmuyor. Otogarda güvenlik sorunu olduğunu düşünüyor ve "Bu durum insanı tabii üzüyor. Çünkü burası ekonomik açıdan da İstanbul'un can damarı. Bir otobüste en az üç personel çalışıyor. Bu personelin yemeği, maaşı, otobüsün yakıtı, otoyol harcamaları,



yedek parçası derken; yazıhanesi, komisyonu ve diğer masrafları ile biz fark etmesek de ekonomiye katkıda bulunuyor" diyor. Mesleğinde kimyasal kullanımı ağırlıklı olduğu için dikkatli olunması gerektiğini söylüyor. Gerekli önlemlerin alınmasının iş kazaları veya meslek hastalıklarını önlemek için önemli olduğunu vurguluyor. Otogar mimarisi ile ilgili, şimdiki otobüslerin 80'li, 90'lı yıllardaki modellerine kıyasla daha uzun olduğu için özellikle alt katlarda birbirine yakın kolonlar nedeniyle manevralarda zorlanıldığını, çoğu zaman hasar alan otobüslerle karşılaştıklarını söylüyor.

Otogarın taşınmasıyla ilgili ise nereye taşınacağının önemli olmadığını, otobüsçülük sektörüne sahip çıkılması gerektiğini belirtiyor. "Eskiden bir kuruma bağlı olmayan bireysel otobüsçüler daha fazlaydı ve işlerini bizler daha çok yapabiliyorduk. Otobüs şirketleri büyüdükçe filo olmaya başladılar ve servis işlerini tek bir yerde, büyük servislere yaptırmaya başladılar" diye yakınarak sözlerini tamamlıyor.

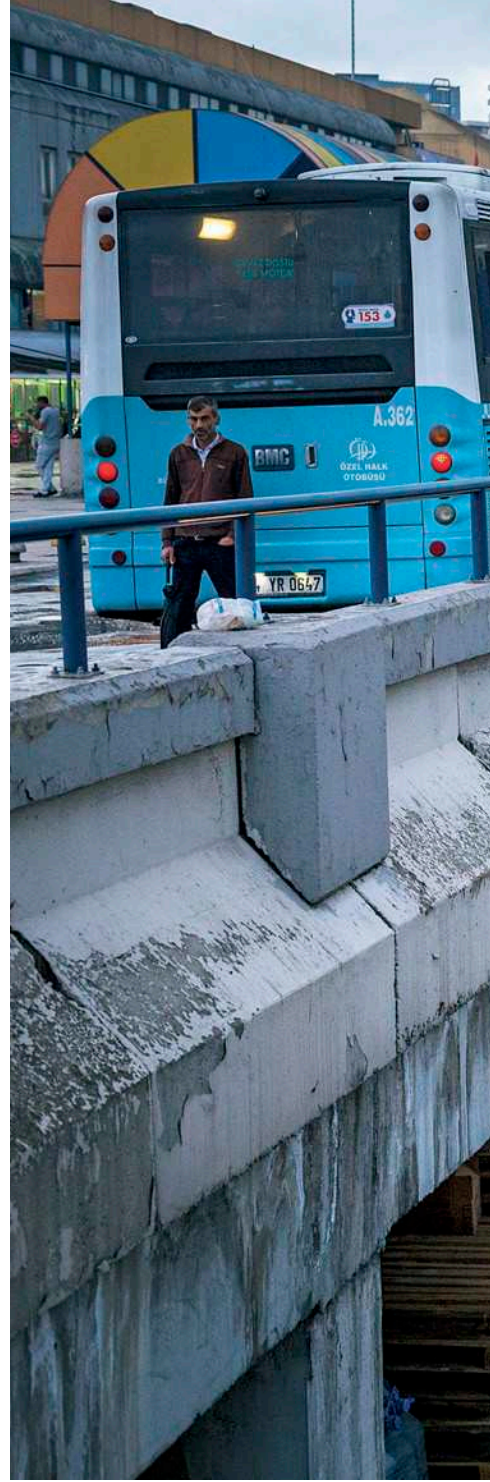
Otogar diğer yandan, Türkiye'deki diğer bölgeler gibi, savaş ve ekonomik kriz yaşayan ülkelerden kaçıp sığınacak yer arayan insanlara ev sahipliği yapıyor. Bu insanlar, geçici süre barınmanın ötesinde; burada, geldikleri yerlerdeki mesleklerini devam ettirme ya da yeni meslekler edinme çabasında. Hayallerini geldikleri ülkede bırakan bu insanlar, şimdilerde ya yeni hayaller peşinde koşuyor ya da hayatlarının geri kalanını Türkiye'de geçirebilmek için burada çalışıyor.

Otogarın en alt katında bir tamirhanede çalışan Enes, tamirciliğe 10 yaşında Şam'da bir ustanın yanında başlamış. İki yıl önce Suriye'deki iç savaştan kaçmış ve İstanbul'a gelmiş. Nişanlısı Suriye'de bir üniversitenin ticaret bölümünden mezun olduktan sonra İstanbul'a gelince evlenmeyi planlıyorlar. Enes, şu an otogarda çalıştığı tamirhanede kalıyor. Yakın zamanda otogar dışında bir eve çıkacağını ve evlendikten sonra İstanbul'da kalıp işine devam etmek istediğini söylüyor. Otogarı bir yuva olarak gördüğünü belirtirken, en büyük şikâyeti ise çalışma alanının zemininin, havanın yağışlı olduğu dönemlerde çamur olması. Bu nedenle, otobüslerin altında çalışmanın güç olduğunu söylüyor.

Otogarın akıbeti konusunda son yıllarda çeşitli söylentiler var. Buranın tahliye edilmesi ile ilgili çıkan haberler işletme hakkı nedeniyle 2019 yılına kadar geçerli değil. Ama yüksek maliyetli tadilat ihtiyacı, şehrin merkezindeki konumunun rant değeri sebebiyle er ya da geç bu kaçınılmaz son gerçekleşecek gibi görünüyor ●

Yolculardan biri, içerideki salon yerine otobüsün açık bagajında beklemeyi uygun bulmuş (karşı sayfada, üstte). Anadolu'nun dört bir yanına kalkan otobüslerin içinde yola çıkmayı bekleyen yolcular bulunur (karşı sayfada altta). Otobüs yolculuklarının emektarlarından muavin, garın en üst katında yer alan peronların birinde, açık bagaj kapakları arasında, kalkıştan önceki son hazırlıkları yapıyor (üstte).







Özellikle celp dönemlerinde asker uğurlama sahnelerine sık rastlanıyor (en üstte). Otogar, sevince ve hüzne aynı anda tanık olunabilen bir geçiş noktası. Hava ulaşımının yaygınlaşmasına rağmen her yıl milyonlarca yolcuya hizmet veriyor (üstte).

Şehirde 1940'lı yıllar... Şehirlerarası otobüslerin Avrupa Yakası'ndaki adresi Sirkeci Garı'nın yanındaki Orhaniye Caddesi. Zira, buradan kalkan otobüsler Sirkeci'den arabalı vapur ile Anadolu Yakası'na geçebiliyor. Bu işlevsel kurguyla İstanbul'dan Anadolu'nun ve Trakya'nın tüm şehirlerine yolculuk etmenin mümkün olduğu zamanlar. Şehirdeki insan sayısı az. Acil ve ani bir durum olmadığı sürece yolculuk etmek bugünkü gibi an meselesi değil. Üstelik bir akraba ziyareti için bile yolculuk hazırlıkları günler öncesinden başlıyor. Yiyecek, içecek hazırlamak gerekiyor; çünkü yollarda bugünkü gibi adım başı bir yol lokantası bulunmuyor. O günlerde muavinler, bir ellerinde iç içe geçmiş plastik bardaklar, diğer ellerinde servis arabasından birini alıp birini bıraktıkları gazlı içeceklerle her koltuğun yanında durup servis yapmıyorlar.

Şehirlerarası otobüs taşımacılığının konforu sınırlı, hatta bir konfor anlayışı yok o günlerde. Otogarlar, içinde çok nadir yemek lokantası bulunan, çoğunda firma adı yazmayan otobüslerin kalkış ve varış saatlerine aldırmadan birinin gelip birinin gittiği, çığırtkanların ne kadar bağırırlarsa o kadar yolcu toplayabildiği, yazsa sıcak, kışsa



soğuk, çoğunlukla kirli, içi, dışı sigara kokan yerlerdi. Teknolojik özellikleri, çağdaş tasarımlarıyla üzerinde firma isimleri yazılı, klimalı, konforlu otobüsleri kimsenin hayal edemediği günlerdi. Değişmeyen tek şey duygulardı. Hüzünle mutluluk, kavuşmayla ayrılık otogarlarda hep aynı kaldı. İstanbul Otogarı da bütün değişimlerden ve aynı kalan her şeyden nasibini aldı.

Arabalı vapurla otobüslerin Anadolu Yakası'na geçebildiği yıllarda bütün otobüsler tek bir noktadan hareket edebiliyordu. Ta ki arabalı vapura otobüs alınması yasaklanıncaya kadar… Bu durumda Anadolu'ya gidecek otobüslerin Anadolu Yakası'ndan kalkması gerekecekti. Böylece 1971 yılında Topkapı ve Harem olmak üzere, İstanbul'da iki ayrı otogar hizmet vermeye başladı. Anadolu'ya giden otobüsler Harem'den, Trakya'ya giden otobüsler Topkapı'dan kalkacaktı. Birkaç yıl süren söz konusu uygulamanın kaderi, 1973 yılının ekim ayında Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete girmesiyle değişti. Artık şehrin iki yakası bir köprüyle birleşiyordu. Köprü, Trakya ile Anadolu arasındaki kesintisiz karayolu taşımacılığının temelini atmış oldu. Şüphesiz işler artık çok daha kolay yürüyecekti. Ancak biraz daha zamana ihtiyaç vardı.

Otogarın en üst katında otobüs firmalarının yazıhaneleri, peronlar ve yolcular için büyük bir çarşı bulunuyor. Alt katlarda daha çok otobüslere ve otobüs personelinin ihtiyaçlarına yönelik alışveriş noktaları, tamirhane ve park alanları var.

KANAL İSTANBUL

Son dönemeç

Sazlıdere Baraj Gölü, 55 milyon metreküp kapasitesiyle İstanbul'un 25 günlük suyunu karşılıyor. Kanal İstanbul projesi hayata geçerse baraj gölü çok büyük ölçüde kanalın içinde kalacak. Barajın çevresinde bulunan Dursunköy ve Şamlar Köyü'nün bereketli tarım arazileri de yok olacak.

İstanbul'un batısında, Karadeniz'le Marmara Denizi arasında yeni bir su yolu olarak planlanan Kanal İstanbul'un güzergâhı netleşiyor. ÇED başvuru dosyası yayımlandı. Kanalın belirlenen güzergâhı nereden geçiyor, İstanbul'u neler bekliyor? Atlas İstanbul, uzmanlara sordu.

YAZI **AHMET HİLMİ HACALOĞLU** FOTOĞRAFLAR **TURGUT TARHAN**



Kanal İstanbul, 1970'li yıllardan beri içme suyu vasfını yitiren Küçükçekmece Gölü'nden Marmara'ya kavuşacak. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na yapılan ÇED başvurusunda Küçükçekmece sahilinin Avcılar'a yakın kısmına konteyner limanı kurulması öngörülüyor.



Kanal İstanbul projesi, sonunda ilk defa gözle görülür, elle tutulur hale geldi. Zira Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün bir mühendislik, müşavirlik firmasına yaptırdığı Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) Başvuru Dosyası Kanal İstanbul Projesi (kıyı yapıları -yat limanları, konteyner limanları ve lojistik merkezler-, denizden alan kazanımı, dip taraması, beton santralları dahil), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın internet sitesine kondu.

Geçen kasım ayında yayımlanan ÇED Başvuru Dosyası, "Yapılan çalışmalar sonucunda Marmara Denizi'ni Küçükçekmece Gölü'nden ayıran kıstaktan başlayarak, Sazlıdere Baraj Havzası boyunca devam eden ve sonrasında Sazlıbosna Köyü'nü geçerek Dursunköy'ün doğusuna ulaşıp Baklalı Köyü'nü geçtikten sonra Terkos Gölü'nün batısında Karadeniz'e ulaşan alternatif güzergâhın, İstanbul Boğazı'na alternatif su yolu Kanal İstanbul Projesi için en uygun güzergâh olduğu belirlenmiştir" diyor.

Başvuru dosyasında seçilen rota, Temmuz 2016 sayısında Atlas için hazırladığımız yazıda, Kanal İstanbul için konuşulan beş alternatifli güzergâhı gezerken hem mesafe hem arazi toplama hem de su kaynaklarını dikkate aldığımızda dergide öngördüğümüzle örtüşüyor.

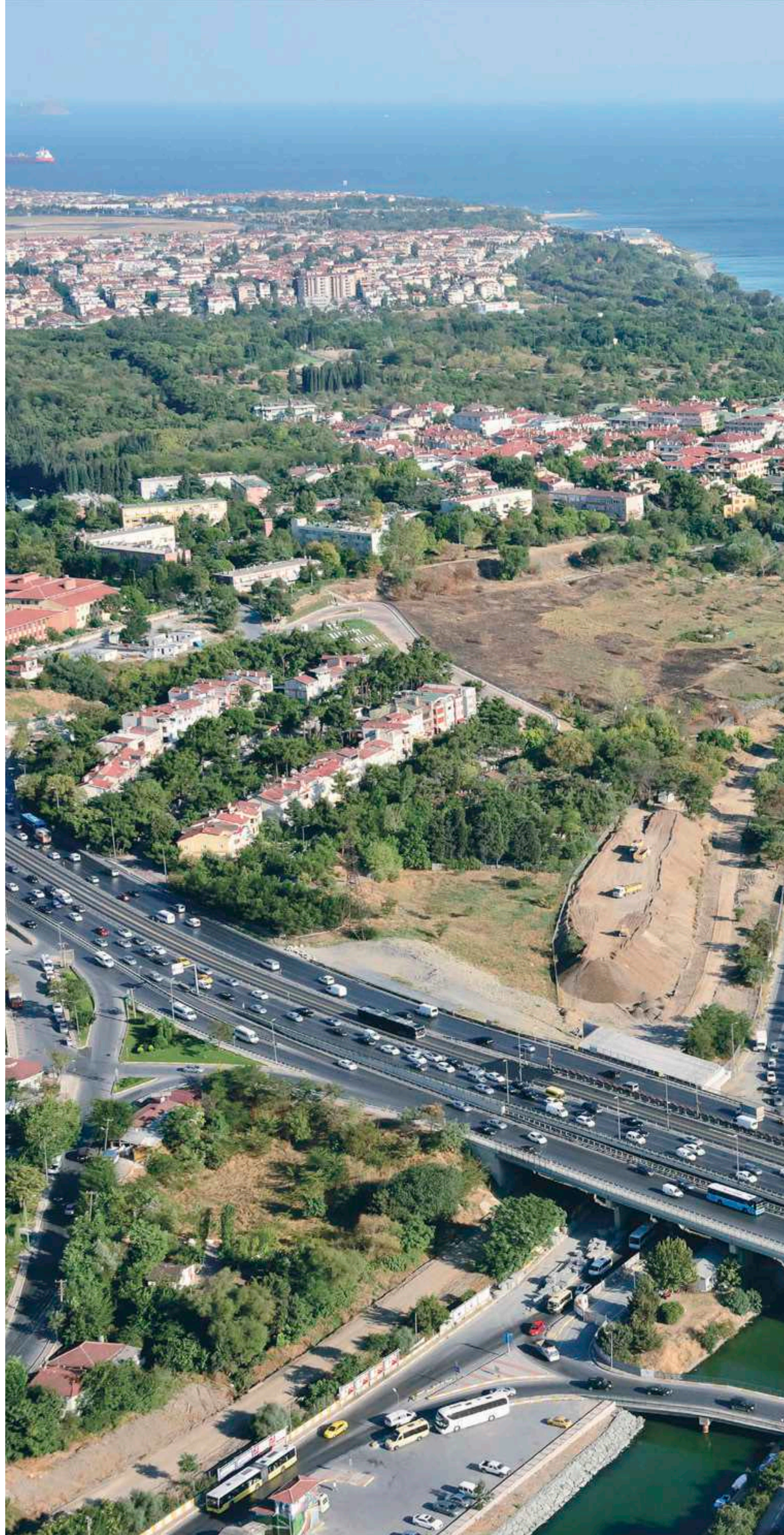
HAFRİYAT 1,5 MİLYAR TON

Toplam 12 milyar dolara mal olacağı söylenen Kanal İstanbul'un dosyada proje bedeli 60 milyon TL. Beş yılda bitirilmesi öngörülen ve "100 yıl ekonomik ömrü" olduğu belirtilen projede en büyük maliyet kalemi olarak hafriyat gösteriliyor. 45 kilometre uzunluğunda, 20 metre derinliğinde olacak kanaldan 1,5 milyar metreküp taş ve toprak çıkacağı hesaplanıyor.

Peki bu hafriyat nereye boşaltılacak? Projede bir bölümünün üçüncü havalimanının ikinci etap inşaatı için kullanılacağı belirtiliyor. Yeni havalimanının ikinci etap çalışmaları için kömür ocaklarının doldurulması şart. Bu ocakların



“Çılgın proje”nin en çılgın yanı, ÇED Başvuru Dosyası’nda ortaya çıktı. Kanal İstanbul inşaatından çıkacak hafriyatın büyük bir bölümü Marmara Denizi’nde üç grup ada yapmak için denize dökülecek. Bu grup adalardan üçüncüsü, fotoğrafın sol üst kısmında yer alan Florya açıklarında inşa edilecek.



kapatılması için gereken taş ve toprağın kanal inşaatından gelmesinin, havalimanı müteahhitleri için büyük bir şans olduğu nitelendiriliyor.

MARMARA’YA YENİ ADALAR

Tabii tek boşaltım sahası üçüncü havalimanı değil. Kanal İstanbul inşaatından çıkacak hafriyatla Marmara Denizi’nde üç “grup ada” inşa edilecek. İlki Florya, ikincisi Gürpınar, üçüncüsü de Büyükçekmece açıklarında olmak üzere üç ada grubu İstanbul’a armağan(!) edilecek.

Ancak jeofizik profesörü Ahmet Ercan, söz konusu deniz alanlarının ciddi deprem riski içerdiği görüşünde. Profesör Ercan, “Haritaya bakılırsa adalar; Florya, Büyükçekmece ve Gürpınar’ın önlerine yapılacak. Tüm bu bölgenin zemini etkin kayma alanı. 1999 depreminde İstanbul’da en ağır hasarın Avcılar’da meydana gelmesinin nedeni de bu bölgede hem yer üstünün hem denizin kayması. Körün taşı gibi buralar denk gelmiş. Onun için böyle bir çalışma yapılacaksa buna ciddi özen göstermek gerek” diyor. ÇED Başvuru Dosyası’nda Kanal İstanbul için önerilen Küçükçekmece-Karaburun güzergâhı, “birinci, ikinci ve üçüncü deprem bölgeleri” olarak gösteriliyorsa da Prof. Ercan, Kanal İstanbul güzergâhının deprem dışında riskler içerdiğine dikkat çekiyor:

“Deprem yönetmeliği değişti, o yüzden deprem kanala pek tesir etmez. Asıl felaket başka. Önce Küçükçekmece Gölü’nü yok ettik. Halbuki orası Güney Amerika’dan göç eden yılanbalıklarının yumurtlama sahasıydı. Şimdi Sazlıdere Barajı’nı da yok edecekler. Kenti susuz bırakıp, inşaat projeleriyle nüfusunu artıracaklar. Ben bu ‘çılgın proje’yi İstanbul’un katli olarak görüyorum.”

Aslında beş alternatif arasında İstanbul’un su varlığı açısından en az tehdit içeren rota, Küçükçekmece-Karasu koridoru. Çünkü Silivri-Çatalca-Karacaköy Koridoru, Terkos Gölü’nü; Silivri-Çatalca Durusu Koridoru, Terkos Gölü, Sazlıdere Barajı ve planlanan Hamzalı Barajı’nı; Büyükçekmece-Yassıören-Durusu Koridoru, Büyükçekmece Gölü, Terkos Gölü, Sazlıdere Barajı ve planlanan Hamzalı Barajı’nı; Küçükçekmece-Başakşehir-Ağaçlı Koridoru ise Alibey Barajı ve planlanan


Lescon
Lescon



Sazlıdere ya da Azaplı Dere olarak bilinen akarsuyun hemen solunda görülen Yarımburgaz Mağarası, İstanbul'un bilinen en eski sakinlerinin yaşadığı yer olarak kabul ediliyor. Alt paleolotik çağda kullanıldığı belirlenen mağara da Kanal İstanbul güzergâhı içinde yer alıyor. Tıpkı hemen karşısında bulunan ve artık çiftlik vasfını iyice kaybetmiş olan 2. Meşrutiyet kahramanı Resneli Niyazi Çiftliği gibi. Proje ayrıca Terkos su yolu ile tarihi Roma su yolunu da birer kez kesiyor.

Pirinççi Barajı'nı tamamen ya da kısmen tahrip edeceğinden seçilen koridor ehven-i şer. Çünkü güzergâhta bulunan ve İstanbul'un suyunun 25 günlük kısmını karşılayan Sazlıdere Barajı'nın yüzde 60'ı kanala katılırken, tarihi Şamlar Bendi korunabiliyor. Kanalın Terkos Barajı havzasından geçtiği alan da rapora göre "küçük".

Fakat WWF Türkiye'den Sedat Kalem aynı görüşte değil: "Terkos Gölü'nün doğu ucunun içinden de çevresinden de geçse maalesef göl bu olaydan etkilenecektir. Gölün aynası değil, su toplaması havzası dikkatlerden kaçırılıyor. Unutmayın, kanalın etkisi açıldığı yerle sınırlı değil. Altyapı projeleri, şehirler oluşturulacak. Civarda üçüncü köprüden gelen yol, havalimanı ve Kanal İstanbul olacak. Bütünsel baktığımızda sulak alanlarıyla birlikte Çatalca Yarımadası'nın yapısı da değişecek."

İSTANBUL İÇME SUYU ARIYOR

Terkos Gölü'ndeki suyun Istranca Dağları'ndan aktarıldığını hatırlatan Mimarlar Odası Başkanı Eyüp Muhcu da Kanal İstanbul'un Trakya'daki tahribatı artırmasından endişe ediyor:

"İstanbul, nüfusu için 15 milyon deniyor ama hareketli nüfus 20 milyon dolaylarında. Yoğun, plansız ve kuraldışı yapılaşma nedeniyle içme suyu kaynakları ihtiyacı karşılayamıyor, etrafına saldırıyor. Doğuda Düzce Ovası'nı susuz bırakma bedeliyle Düzce'den, batıda ise Trakya'daki tarım arazilerini olumsuz etkilemek pahasına Istranca Dağları'ndan su getirilerek bu sorun gideriliyor. Kanal İstanbul olursa hem Sazlıdere Barajı devreden çıkarılacak hem de kent üzerindeki nüfus baskısı daha da artacak."

ARSA FİYATLARI PATLADI

Üçüncü havalimanı inşaatının hızla ilerlemesi, ardından Kanal İstanbul'un 2018'de ihaleye çıkacağı haberleriyle Baklalı, Durusu ve çevre köylerde arsa fiyatları tavan yapmış durumda. 2016'nın haziran ayında metrekaresi 150 liraya alıcı bulmakta zorlanan arsa sahipleri, bugün 300 liraya burun kıvırıyor.

Bütün bunlar bir yana Kanal İstanbul'un asıl varlık nedeni, proje dosyasında da yazdığı gibi günde 120, yılda 50 bin geminin geçtiği,



2070'te 115 bin gemi geçeceği varsayılan İstanbul Boğazı üzerindeki baskıyı azaltmak. Panama Kanalı'ndan 17 bin, Süveyş Kanalı'ndan 13 bin 500 geminin geçtiği belirtilerek İstanbul Boğazı üzerindeki "çok kritik ve tehlikeli" trafik hacminin bu sayede azaltılabileceği savunuluyor. Projenin destekçileri, Süveyş Kanalı'ndan geçişlerde ton başına ödenen 5,5 doları örnek göstererek yılda sekiz milyar dolar para kazanılabileceğini iddia ediyorlar. Ancak Şehir Plancıları Odası Başkanı Tayfun Kahraman ciddi bir hesap hatası yapıldığı kanaatinde.

"Aslında bu kanalın hiçbir mantığı yok. Montreux Anlaşması'nın normları açık. Kıyıdaş ülkelerin tüm ticari gemileriyle belli bir tonajın altındaki tüm askeri gemilere barış zamanında geçiş izni vermek zorundasınız. Belli koşullarda kılavuz kaptan alınıyor. Hal böyleyken paralı yapılacak yerden neden geçsinler? Biliyorsunuz Panama Kanalı bir gemiye 13 bin kilometre kazandırıyor, Kanal İstanbul'un sağlayacağı avantaj, belki birkaç saat belki bir gün olacak. Bu mukayese dahi paralı geçişin cazip olmadığını gösteriyor. 60 milyarlık yatırımdan bahsediliyor ki bu daha da artabilir. Bu kaynakla İstanbul'un toplu taşıma sorununu kökten çözebilirsiniz."

İKİ KONTEYNER LİMANI, İKİ YAT LİMANI

ÇED Başvuru Dosyası'nda, kanalın Karadeniz çıkışında 4 bin 800 metre uzunluğunda, 1500 hektar lojistik alana sahip Karadeniz Konteyner Limanı; Marmara çıkışında ise toplam uzunluğu 1440 metre olan bir başka konteyner limanına yer veriliyor. Ayrıca 1200 tekne kapasiteli Küçükçekmece Yat Limanı ile 860 tekne barındıracak Sazlıdere Yat Limanı da Kanal İstanbul'un önemli kazanımları arasında gösteriliyor.

Hacettepe Üniversitesi öğretim üyelerinden Cemal Saydam, Kanal İstanbul'la ilgili eleştirisinde "Akdeniz bol oksijenli, Karadeniz az oksijenli suya sahip. Bu nedenle Marmara, ebeveyninin astımlı çocuğudur. Yeni kanal açılınca Marmara'daki organik yük artacak. 25 metredeki tabakalaşma sınırında ciddi ince mangan oksit parçacıklarıyla dolmaya başlayacak. Güneş ışığı aşağıya geçemez olacak ve hidrojen sülfür konsantrasyonu artacak" demişti ●

Kanal, İstanbul'un en eski fenerlerinden birinin bulunduğu Karaburun ile eski Rum köyüyken sonradan mübadillerin yerleştiği Yeniköy arasından Karadeniz'e ulaşacak. Kanal ve hemen yanına yapılacak konteyner limanı ile bu kumullarda yaşayan en az 19 adet endemik bitki türünün de yok olacağı belirtiliyor.



Sultan II. Mahmud'un kadını ve Sultan Abdülmecid'in annesi Bezmiâlem Valide Sultan'ın adını taşıyan İstanbul'daki üç çeşmeden biri, Topkapı Mezarlığı'nın güney duvarında, mezarlıkla T4 Tramvay Hattı arasında sıkışmış bir konumda. Kullanıma 2009'da sokulan tramvay yolu nedeniyle yanına yaklaşılması dahi zor olan çeşme, 1843'te II. Mahmud'a ithafen Beşiktaş Yıldız Hamidiye Camii'nin karşısında inşa edilmişti. 1957-1959 yıllarında yürütülen dönüşüm çalışmaları kapsamında Topkapı'da halen yer aldığı yere taşındı. Fotoğrafın sağ üst bölümünde ise banisi kadın olan bir başka eser, Mimar Sinan imzalı Edirnekapı Mihrimah Sultan Camii görülüyor.



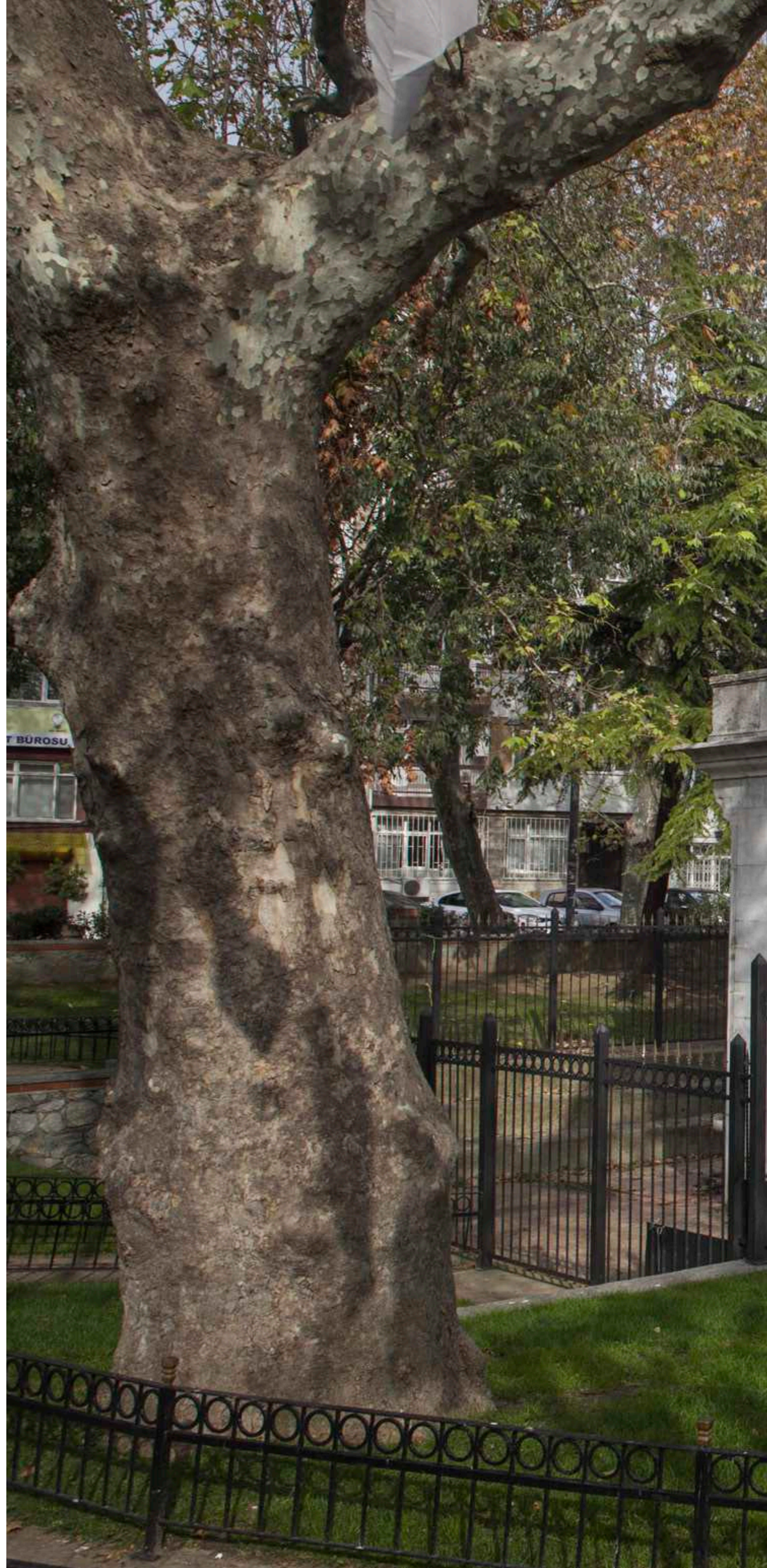
Mimaride kadın eli

Osmanlı İstanbul'unda hayır için inşa edilen pek çok çeşme, cami, hamam gibi eserin yapımı, dönemin önemli mevkilerindeki kadınlar tarafından talep edilmişti. Kadınların kent mekânına katkısı, onların izlerini, dönemin hikâyelerini günümüze taşıyor.

YAZI **F. MELİKE SÜMERTAŞ** FOTOĞRAFLAR **GÖKHAN TAN**

ESMA SULTAN MEYDAN ÇEŞMESİ VE NAMAZGÂHI

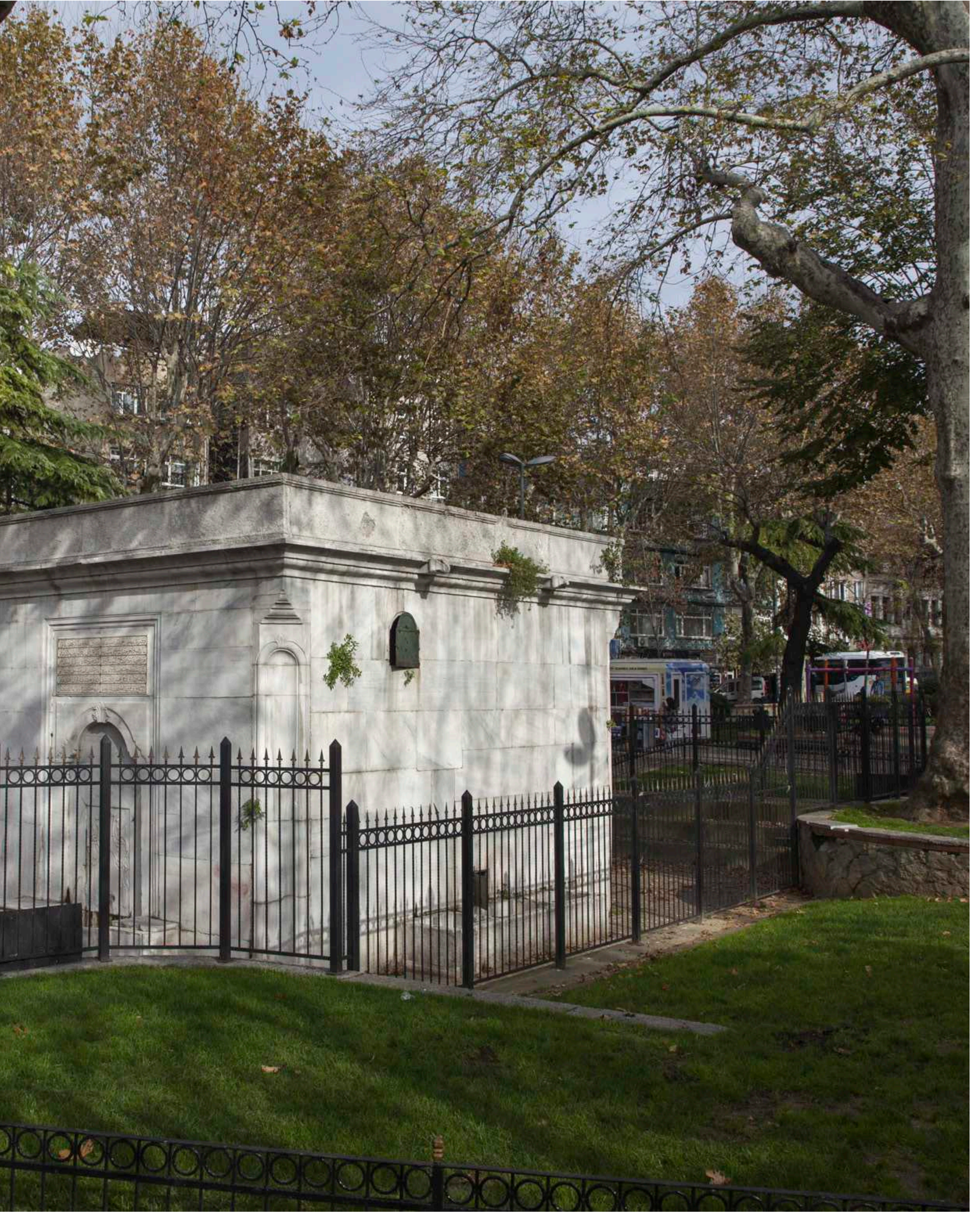
Sultan III. Ahmed'in kızı ve Sadrazam Muhsinzade Mehmed Paşa'nın eşi Esma Sultan tarafından 1781'de yaptırılan yapı, meydan çeşmesi ve namazgâhın bir arada olduğu en güzel örneklerden biri. Fatih Kadırga'da semt parkının içinde yer alan çeşme, artık birçok eserde görmeye alıştığımız üzere, olası tahriplerden demir parmaklıklarla "korunuyor".



İstanbul'un katmanlı kent dokusu içinde yaşayıp giderken, gündelik hayat bize bu katmanları fark etmek için yeterli zaman ve zihin bırakmıyor. Oysaki kentin, özellikle Suriçi, Üsküdar ya da Galata gibi eski yerleşim bölgelerinde, hemen her sokakta nitelikli bir yapı, bir tarihi esere dair iz bulmak mümkün. Bu eserlerin ait oldukları devirlerde ortaya çıkmalarının ardında pek çok farklı neden ve pek çok insan bulunuyor. Bu yapıları, kimlerin hangi nedenlerle, hangi kaynaklarla yaptığını ve yaptırdığını anlamaya çalışmak, bize İstanbul'u ve içinde yaşayanları tanımak için olanak sağlıyor. Yapılar bir yandan banilerinin ismini, hikâyesini bugüne taşırlarken, bir yandan da bizim bugün kimleri hatırlamayı seçtiğimize yine bugün kim olduğumuza, kente, geçmişine ve kültürüne dair nelerle ilişki kurduğumuza ayna tutuyor.

KENTTE KADIN KİMLİKLERİ

Mesela Osmanlı İstanbul'unda "Kadın Bani Yapıları Haritası", İstanbul'un tarihsel dokusunu oluşturan yapıların önemli bir kısmının yapımı, tamiri ya da yeniden inşasının kadınlar tarafından talep edildiğini görmemizi sağlarken, bir yandan da bize, yanı başımızda duran tarihi nitelikteki yapıların ne kadar azının farkında olduğumuzu gösteriyor. Ekseriyetle hayır faaliyeti ürünü olan bu yapılar, bazen sokağımızdaki bir çeşme, bazen Boğaz'da bir cami, bazen de yeraltında göremediğimiz bir suyolu olarak hayat buluyor. Kentin Üsküdar'dan Galata'ya, Boğaz kıyılarından Eyüp'e kadar pek çok farklı bölgesine yayılmış bu yapıların her biri ayrı ayrı Osmanlı İstanbul'unda kadınların kent mekânına bıraktıkları izi düşünmemize; kadınların kimlikleri, ait oldukları toplumsal tabaka, rolleri ve etki alanları hakkında sorular sormamıza yol açıyor.





Tarihçilerin, kimliklerini ve yaptırdıkları yapıları özellikle vakfiyeler ya da kitabeler gibi yazılı kaynaklardan tespit ettikleri bu kadın banilere ait yapıları kentte takip edebilmek ise başlı başına bir macera. İstanbul gibi baş döndürücü bir hızla değişen, dönüşen bir kentte, son dönemde her geçen yıl, bir öncekinin izini silerken, en yenisi yüzyıl öncesine tarihlenen yapıları bulmak, bulmaca çözmekten zor. Bugün önemli bir kısmı özgün hali ile ayakta olmayan bu yapılardan izlerini sürebildiklerimiz kadar süremediklerimiz de İstanbul ve geçirdiği hızlı dönüşümün yıkıcı etkilerini algılamamız için başka bir araç. Belki ölçek olarak en küçük yapılar onlar olduklarından, bu süreçlerden en çok etkilenenlerin genelde çeşmeler olduğu anlaşılıyor. Geçen zaman içinde bazen yeri değiştirilen, bazen sökülüp yeniden kurulan, bazen de üst üste eklenen zemin malzemesi nedeniyle yükselen yol kotunun altında kalan ve bu yüzden de yarı beline kadar gömülen pek çok çeşme arasında önemli bir kısmı kadın bani imzası taşıyor.

AKAN SUDAN DAHA FAZLASI

Kadın eliyle yaptırılan yapıların çoğunluğunun çeşme olması, ölçeği nedeniyle çeşmelerin kolay



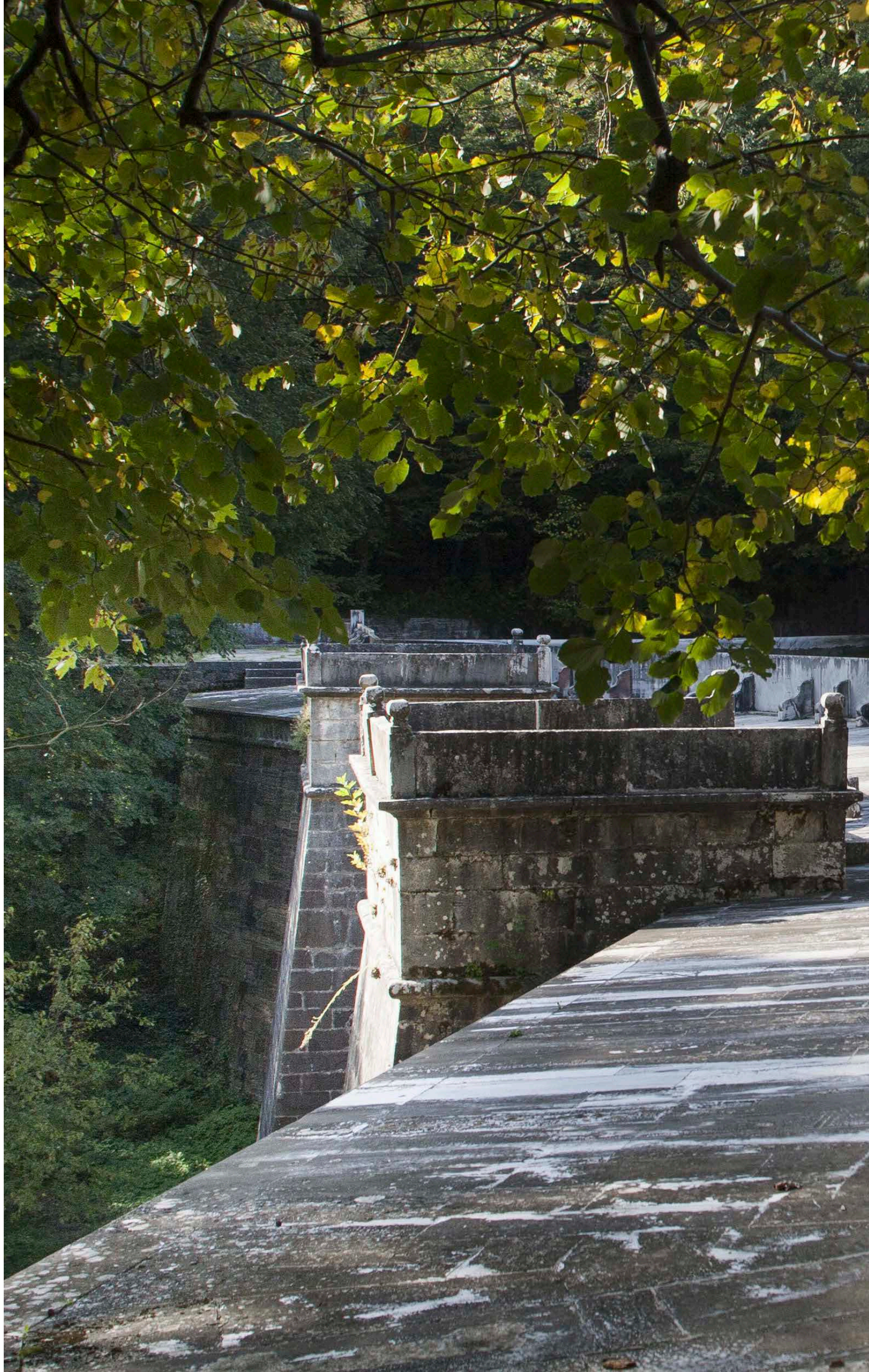
EDİRNEKAPI MİHRİMAH SULTAN KÜLLİYESİ

Kanuni Sultan Süleyman ve Haseki Hürrem Sultan'ın kızı, Sadrazam Rüstem Paşa'nın eşi Mihrimah Sultan tarafından Edirnekapı'da Mimar Sinan'a yaptırıldı. İnşası yedi yıl (1563-1570) sürdü (solda ve altta). Yine Mihrimah Sultan'ın adını ve Sinan'ın imzasını taşıyan ikinci külliye ise Üsküdar'da, 1548'de tamamlanmıştı.



inşa edileceği düşüncesiyle şaşırtıcı gelmese de aslında arkasında barındırdığı altyapı ihtiyacı göz önüne alındığında oldukça etkileyici. Zira inşa edilen her çeşmenin kentte bir suyoluna bağlanması gerekliliği, çoğu zaman bu suyolunun, hatta belki de suyun kaynağında tutulmasını sağlayan su bendinin de birlikte yaptırılmasını gerekli kılmış. Bu da aslında görünenden çok daha fazla kaynak talep eden bir durum. Yer yer çeşmelerin yakınlarında gördüğümüz taş kuleler de aslında bu su sistemlerinin bir parçası olan, suyun akışını dengelemeye yarayan ve aslında çeşmeden suyun akmasının ardındaki teknolojiyi bize hatırlatan su terazileri.

Göründüğünden daha büyük bir sistemin parçası olan çeşmelerin bazı örneklerinin yanında bir sebil de yer alabiliyor. Özellikle sıcak yaz günlerinde halka soğuk su ve şerbet dağıtımının yapıldığı bu yapılarla birlikte hem çeşmeler farklı bir mimari niteliğe bürünmüş oluyor hem de yapılmak istenen hayır faaliyetinin kapsamı genişliyor. Bugün Azapkapı Saliha Sultan Çeşmesi ve Sebili'nde olduğu gibi, üst geçitlerin, viyadüklerin altında görünürlüklerini kaybetseler de inşa edildikleri dönemlerde, kenttin fiziksel yapısının önemli bir elemanı, kamusal mekânın örgütleyicisi olarak önem taşıyorlar.



VALİDE BENDİ

Sultan III. Mustafa'nın baş kadını ve Sultan III. Selim'in annesi Mihrişah Valide Sultan tarafından Mimar Krikor Balyan'a yaptırıldı. Belgrad Ormanları içinde Acıelma Deresi'nin bir kolu üzerinde, 1796 yılında tamamlanan bentin tuttuğu suyun bir kısmı Taksim suyolları sistemine katılırken, bir kısmı da Kırkçeşme tesisleri aracılığıyla Eyüp'te Valide Sultan'ın kendi hayratlarına su sağlıyordu.





FARKINDA OLMADIKLARIMIZ

Kadın bani yapılarının bir kısmı, bugün İstanbul'da kendi adları ile bilinen oldukça meşhur tek yapılar ya da külliyeler. Aralarında Üsküdar'da ve Edirnekapı'daki Mihrimah Sultan Camii ve Külliyeleri, yine Üsküdar'da yer alan Atik Valide Külliyesi, Dolmabahçe Bezmiâlem Valide Sultan Camii ya da Eminönü Yeni (Valide) Cami Külliyesi gibi oldukça bilinenler var. Ancak bir o kadarı, belki daha fazlası da çoğu zaman ya ismine hiç dikkat edilmediğinden ya da başka bir isimle bilindiğinden farkında olmadığımız yapılar. Son dönemde yapılan pek çok önemli araştırmaya dayanan harita, bize bildiğimizi düşündüğümüz İstanbul'a ait yeni bilgileri de bir arada sunuyor. Mesela Gülru Necipoğlu'nun Mimar Sinan Çağı çalışması ile dikkatlerimizi yönelttiği Sokullu Mehmed Paşa Camii ya da Zal Mahmud Paşa Camii gibi. Her iki örnekte de aslında yapıların sadece hanedan damadı olan paşalar tarafından değil, aynı zamanda eşleri İsmihan ve Şah sultanlar tarafından birlikte vakfedildiklerini bu çalışmadan anlıyoruz.

Burada bir başka önemli nokta olarak, özellikle 16. yüzyıla tarihlenen pek çok kadın yapısının, banisi hanedana mensup olduğu için, Mimar Sinan tarafından inşa edildiğini görebiliyoruz. Ancak bazen ne kendi devrinde hanedanın en güçlü kadını olarak bir valide sultan tarafından yaptırılmış olmak ne de Osmanlı mimarlığının önemli aktörlerinden Mimar Sinan tarafından tasarlanmak bazı yapıları, mesela Cibali-Ayakapı Hamamı'nı, çeşmelerin pek çoğunun karşı karşıya olduğu yok olma tehlikesinden koruyamamış gibi görünüyor. Belli ki, zamanın ve kontrolsüz kentleşmenin yok edici etkisi ne bani tanıyor ne de mimar.

Kadın baniler ve şehirleşme

SALT Galata'da, 13 Eylül-26 Kasım 2017 tarihleri arasına İşveren Sergisi kapsamında Osmanlı İstanbul'unda "Kadın Bani Yapıları Haritası" sergilendi. Sergi için özel olarak hazırlanan bu harita, Osmanlı dönemi boyunca kentte kadınlar tarafından inşa, tamir ya da ihya edilmiş yapılar aracılığıyla İstanbul tarihine yeni bir pencere açarken, yeni soruları da doğuruyor.

Araştırma kapsamı İstanbul kenti ve Osmanlı dönemi ile sınırlı olan ve son durumda 150'den fazla yapı içeren harita, duvar rölyefinden cep haritasına ve çevrimiçi haritaya (saltonline.org/tr/harita) uzanan beş ayrı formatta sergilenirken, kendi içinde de çeşitli katmanlardan oluşuyor. Bu katmanlar en temelde kadın baninin (eseri yaptıranın) kimliği, yapıların tipolojik farklılıkları ve bunların zamansal olarak dağılımları ile yapıların bugün özgün halleriyle mevcut olup olmadıkları bilgisini içeriyor.

Külliye ölçeğinden tek yapılara, camilerden okullara, hanlardan sahil saraylarına kadar, çoğunluğu kamusal pek çok farklı kullanıma hizmet eden yapı türünü içeren haritanın neredeyse yarıdan fazlasını ise çeşmeler, hamamlar, suyolları ve sistemlerinden oluşan su yapıları grubu oluşturuyor. Kadın baniler bir yandan sahip oldukları siyasi ve ekonomik iktidarı kent mekânında görünür ve kalıcı kılarlarken, bir yandan da kentte yaşayan nüfusun çeşitli ihtiyaçlarına karşılık bulmalarını sağlayan ve ağırlıklı olarak kamusal olan bu yapıların önemli bir kısmının su ile ilgili olması şaşırtıcı değil elbette. Kent yaşantısının önemli gereksinimlerinden biri olan su kullanımının, kadınlar tarafından yürütülen hayır faaliyetleri içinde de her dönem yer almakla birlikte, özellikle 18. yüzyıldan itibaren ağırlık kazandığı anlaşılıyor.

Su yapıları grubu içinde en geniş kapsama sahip olan çeşmeler, haritanın da en zengin tipolojik kurgusunu oluşturuyorlar. Kentin pek çok bölgesinde farklı ölçeklerde yer alıyorlar. Bunların en büyük ölçekli olanları meydan çeşmeleri adı ile bilinen, kentte kendi etrafında tanımladığı meydan ile birlikte kamusal etkinliğin mekânsal örgütleyicisi olan bağımsız, tekil yapı olarak inşa edilen çeşmeler. Azapkapı Saliha Valide Sultan Çeşmesi örneğinde olduğu gibi bunlara çoğunlukla bir sebil eşlik ediyor. Başka bir örnekte ise yine meydan çeşmelerine, bu kez bir namazgâh, yani açık alanda namaz kılmayı sağlayan düz bir satıh ile onu işaretleyen bir taştan oluşan bir açık mekân eşlik ediyor. Haritada bunun, Beşiktaş'ta yer alan Valide Çeşmesi ya da Kadırga'da yer alan Esma Sultan Çeşmesi ve Namazgâhı gibi ilginç örnekleri bulunuyor.



Azapkapı'daki Sokullu Camii'nin hemen kuzeyindeki Saliha Valide Sultan Çeşmesi ve Sebili, Sultan II. Mustafa'nın kadını ve Sultan I. Mahmud'un annesi Saliha Valide Sultan tarafından 1732/33 yılında Kayserili Mehmed Emin Ağa'ya yaptırıldı. Unkapanı Köprüsü ve bağlantı yollarının yapıyı çevrelemesi nedeniyle bugün zorlukla fark ediliyor (üstte). Sultan II. Selim'in haseki sultanı ve Sultan III. Murad'ın annesi Nurbanu Sultan tarafından Haliç kıyısında yaptırılan Ayakapı Hamamı, 1582 yılında tamamlanmıştı. Uzun süre kereste deposu olarak kullanılan Mimar Sinan imzalı yapı, son yıllarda emlak ilanlarına konu oluyor (sağda).

Sultan III. Mustafa'nın baş kadını ve Sultan III. Selim'in annesi Mihrişah Valide Sultan tarafından yaptırılan ve onun adını taşıyan iki eser: Sarıyer Yeniköy'deki çeşme (üstte) ve Üsküdar Nuhkuyusu'ndaki meydan çeşmesi (altta). Üsküdar'da 1791'de inşa edilen çeşme, yine Mihrişah Valide Sultan tarafından 1802'de yaptırılan suyolu üzerinde yer alıyor. Yeniköy'de 1805'te inşa edilen aynı isimdeki ikinci çeşme ise muktedir kadınların elinin, Boğaziçi'nin kuzeyindeki köyleri dahi ihmal etmediğini gösteriyor.

Osmanlı İstanbul'unun kadın bani yapılarının önemli çoğunluğu yukarıda da bahsedilen şekilde çeşmeler, camiler, hamamlar gibi kentte yaşayanlara hizmet vermesi amacıyla vakfedilmiş yapılardan oluşuyor. Ancak bir kısım yapıyı da hayır faaliyetlerinin dışında, kadınların kendi gündelik yaşamlarına hizmet etmek amacıyla inşa ettirdikleri anlaşılıyor. Bunlar, çoğunlukla Haliç -özellikle de Eyüp- ya da Boğaz kıyılarında yer alan konutlar, yani sahil saraylarıdır. 18. yüzyıldan itibaren sayısı artan şekilde görülen bu sahil sarayları, hanedan kadınlarının kendilerine ait yeni yaşam alanları olmasının yanı sıra kentte kadınların görünürlüğünün yeni bir türünü ortaya koyması açısından da önem kazanıyor.



Bilindiği üzere, İstanbul'u pek çok şehirden farklı kılan niteliğini, kent coğrafyasının en temel öğesi sayılabilecek sulara verdiği çehreler oluşturuyor. Sahil sarayları da bu çehrenin neredeyse endemik yapı türü denebilecek olan yalıların ihtişamlı örnekleri arasında yer alıyorlardı. Aslında kadın banilerin yapıları bu çehrelerde bir şekilde yer aldılar. Kimi zaman sahil sarayları olarak ortaya çıkan resimde bazen bir cami ya da külliye yer aldı. Dolmabahçe Camii ile Üsküdar Mihrimah Külliyesi, Boğaz'ın iki yanını karşılıklı olarak işaretleyen iki kadın yapısı olarak öne çıkarlarken, Eminönü Yeni Cami Külliyesi, Haliç'e bakan cephesini oluşturdu. Yeniköy Mihrişah Sultan Çeşmesi bize Boğaz'ın kuzeyindeki köylerin dahi bu kapsamda unutulmadığını hatırlattı ●